

EVROPSKI PARLAMENT

2004



2009

Dokument zasedanja

A6-0496/2007

6.12.2007

*****I**

POROČILO

o predlogu Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 98/70/ES glede specifikacij motornega bencina, dizelskega goriva in plinskega olja ter o uvedbi mehanizma za spremljanje in zmanjševanje emisij toplogrednih plinov zaradi uporabe goriv za cestni promet ter o spremembi Direktive Sveta 1999/32/ES glede specifikacij goriva, ki ga uporabljajo plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, in o razveljavitvi Direktive 93/12/EGS (KOM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

Poročevalka: Dorette Corbey

Oznake postopkov

- * Postopek posvetovanja
večina oddanih glasov
- **I Postopek sodelovanja (prva obravnava)
večina oddanih glasov
- **II Postopek sodelovanja (druga obravnava)
večina oddanih glasov za odobritev skupnega stališča
absolutna večina poslancev Parlamenta za zavrnitev ali
spremembo skupnega stališča
- *** Postopek privolitve
absolutna večina poslancev Parlamenta, razen v primerih,
navedenih v členih 105, 107, 161 in 300 Pogodbe ES in členu 7
Pogodbe EU
- ***I Postopek soodločanja (prva obravnava)
večina oddanih glasov
- ***II Postopek soodločanja (druga obravnava)
večina oddanih glasov za odobritev skupnega stališča
absolutna večina poslancev Parlamenta za zavrnitev ali
spremembo skupnega stališča
- ***III Postopek soodločanja (tretja obravnava)
večina oddanih glasov za odobritev skupnega besedila

(Vrsta postopka je odvisna od pravne podlage, ki jo predlaga Komisija.)

Spremembe zakonodajnega besedila

Pri spremembah, ki jih predlaga Parlament, je spremenjeno besedilo označeno s ***krepkim poševnim tiskom***. Besedilo, zapisano v *navadnem poševnem tisku*, označuje tehničnim službam namenjeni del zakonodajnega besedila s predlaganimi popravki, ki se upoštevajo pri pripravi končnega besedila (na primer, očitne napake ali izpustitve v zadevni jezikovni različici). O teh popravkih odločajo pristojne tehnične službe.

VSEBINA

	Stran
OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA	5
OBRAZLOŽITEV	33
MNENJE ODBORA ZA INDUSTRIJO, RAZISKAVE IN ENERGETIKO	38
MNENJE ODBORA ZA KMETIJSTVO IN RAZVOJ PODEŽELJA	51
POSTOPEK	66

OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

**o predlogu Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 98/70/ES glede specifikacij motornega bencina, dizelskega goriva in plinskega olja ter o uvedbi mehanizma za spremljanje in zmanjševanje emisij toplogrednih plinov zaradi uporabe goriv za cestni promet ter o spremembi Direktive Sveta 1999/32/ES glede specifikacij goriva, ki ga uporabljajo plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, in o razveljavitvi Direktive 93/12/EGS
(KOM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))**

(Postopek soodločanja: prva obravnava)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (KOM(2007)0018)¹,
 - ob upoštevanju člena 251(2) in členov 95 in 175(1) Pogodbe ES, na podlagi katerih je Komisija Parlamentu podala predlog (C6-0061/2007),
 - ob upoštevanju člena 51 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane ter mnenj Odbora za industrijo, raziskave in energetiko in Odbora za kmetijstvo in razvoj podeželja (A6-0496/2007),
1. odobri predlog Komisije, kakor je bil spremenjen;
 2. poziva Komisijo, naj zadevo ponovno predloži Parlamentu, če namerava svoj predlog bistveno spremeniti ali nadomestiti z drugim besedilom;
 3. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji.

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlogi sprememb Parlamenta

Predlog spremembe 1 UVODNA IZJAVA 2

(2) V sporočilu Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu – Tematska strategija o onesnaževanju zraka – so določeni cilji za zmanjšanje emisij onesnaževal do leta 2020. Cilji so bili izpeljani iz izčrpane analize stroškov in koristi. Zastavljeni so bili zlasti cilji za

(2) V sporočilu Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu – Tematska strategija o onesnaževanju zraka – so določeni cilji za zmanjšanje emisij onesnaževal do leta 2020. Cilji so bili izpeljani iz izčrpane analize stroškov in koristi. Zastavljeni so bili zlasti cilji za

¹ Še neobjavljeno v UL.

zmanjšanje emisij SO₂ za 82 %, emisij NO_x za 60 %, hlapnih organskih spojin (HOS) za 51 % in primarnega PM_{2,5} za 59 % glede na emisije v letu 2000. V prihodnji zakonodaji je treba obravnavati posledice sprememb Direktive 98/70/ES za emisije HOS iz bencinskih črpalk.

zmanjšanje emisij SO₂ za 82 %, emisij NO_x za 60 %, hlapnih organskih spojin (HOS) za 51 % in primarnega PM_{2,5} za 59 % glede na emisije v letu 2000. ***V svoji resoluciji z dne 26. septembra 2006 o tematski strategiji o onesnaževanju zraka¹ pa je Evropski parlament pozval k višje zastavljenim ciljem, in sicer da se emisije NO_x zmanjšajo za 65 %, emisije HOS za 55 % in emisije primarnega PM_{2,5} za 61 %. Ti cilji bi se morali odražati v tej direktivi.*** V prihodnji zakonodaji je treba obravnavati ***tudi*** posledice sprememb Direktive 98/70/ES za emisije HOS iz bencinskih črpalk. ***Komisija mora pred predstavitev predloga o prihodnji zakonodaji predložiti poročilo o napredku.***

¹ UL C 306 E, 15.12.2006, str. 176.

Obrazložitev

Evropski parlament poziva k ambicioznejši politiki v boju proti onesnaževanju zraka. Celotna zakonodaja na področju onesnaževanja zraka mora biti usklajena s temi cilji.

Ob upoštevanju pomena zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in posledic za proizvajalce goriv in avtomobilov mora vsaka sprememba zakonodaje temeljiti na poročilu o napredku, v katerem se opredelijo vplivi posameznih predlogov na gospodarstvo, okolje in družbo.

Predlog spremembe 2 UVODNA IZJAVA 3

(3) Skupnost se je v okviru Kjotskega protokola zavezala ciljem emisij toplogrednih plinov za obdobje 2008–2012. Notranji promet trenutno predstavlja skoraj 20 % teh emisij. Skupnost ***razmišlja o stopnji prihranka toplogrednih plinov, za katero si je treba prizadevati poleg kjotskih zavez.*** K ***prihodnjim*** ciljem morajo prispevati vsi sektorji.

(3) Skupnost se je v okviru Kjotskega protokola zavezala ciljem emisij toplogrednih plinov za obdobje 2008–2012. Notranji promet trenutno predstavlja skoraj 20 % teh emisij. Skupnost ***se je tudi zavezala, da bo emisije toplogrednih plinov do leta 2020 v okviru globalnega sporazuma zmanjšala za 30 %, enostransko pa za 20 %.*** K ***tem*** ciljem morajo prispevati vsi sektorji.

Obrazložitev

Tako Svet kot tudi Parlament podpirata cilj, ki ga je predlagala Komisija, da se emisije po letu 2012 zmanjšajo za 30 oziroma 20 odstotkov. Celotna zakonodaja o zmanjšanju

toplogrednih plinov mora biti usklajena s temi cilji.

Predlog spremembe 3
UVODNA IZJAVA 6

Cilj Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2003/30/ES z dne 8. maja 2003 o pospeševanju uporabe biogoriv ali drugih obnovljivih goriv v sektorju prevoza je pospeševati uporabo **biogoriv** znotraj Skupnosti. Strategija Skupnosti o biogorivih je podrobneje razdelana v sporočilu Komisije iz leta 2006 – Strategija EU za biogoriva. S svojo pripravljenostjo naprej razvijati **biogoriva in** tehnologijo **biogoriv** sporočilo jasno izraža, da rast **biogoriv** ne sme povzročiti povečanja okoljske škode in poudarja potrebo po izboljšanju prihranka toplogrednih plinov. Sporočilo priznava tudi potrebo po spodbujanju nadaljnega razvoja tehnologije biogoriv.

(6) Cilj Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2003/30/ES z dne 8. maja 2003 o pospeševanju uporabe biogoriv ali drugih obnovljivih goriv v sektorju prevoza je pospeševati uporabo **obnovljivih goriv** znotraj Skupnosti. Strategija Skupnosti o biogorivih je podrobneje razdelana v sporočilu Komisije iz leta 2006 – Strategija EU za biogoriva. S svojo pripravljenostjo naprej razvijati tehnologijo **nefosilnih goriv** sporočilo jasno izraža, da rast **uporabe biomase za goriva** ne sme povzročiti povečanja okoljske škode in poudarja potrebo po izboljšanju prihranka toplogrednih plinov. ***V tej direktivi je vzpostavljen minimalen okvir za biološko raznovrstnost in družbeno trajnostna merila, ki bo zagotavljal, da nadaljnje spodbujanje razvoja nefosilnih goriv iz te direktive ne bo imelo negativnega vpliva na okolje. Podrobna merila bodo sprejeta v skladu z regulativnim postopkom s pregledom, ki je določen v tej direktivi in temelji na posebnih okoljskih pravicah.*** Sporočilo priznava tudi potrebo po spodbujanju nadaljnega razvoja tehnologije biogoriv. ***V tej direktivi je uveden najmanjši nabor trajnostnih meril, ki se ga lahko še razširi v okviru revizije Direktive 2003/30/ES.***

Predlog spremembe 4
UVODNA IZJAVA 6 A (novo)

(6a) Biogoriva, ki so eno od sredstev za doseganje ciljev, ki jih je Evropska unija določila za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, natančneje v prometnem sektorju, morajo biti vsaj za 50 % bolj učinkovita pri

zmanjševanju toplogrednih plinov kot fosilna goriva, da bi izravnala negativne vplive pridelave rastlin, namenjenih za proizvodnjo goriva, kot so negativni vplivi na okolje (uporaba gnojil, pesticidov), povečanje konkurence za zemljo vodo in hrano ter povečan pritisk na naravne gozdove in lokalne skupnosti. Primerno bi bilo vlagati v raziskovalne dejavnosti na področju biogoriv druge generacije, saj se je treba izogibati konkurenci za uporabo zemljišč za gojenje rastlin za pridelavo hrane na eni strani in rastlin za proizvodnjo biogoriv na drugi.

Obrazložitev

Za proizvodnjo biomase, biogoriva potrebujejo proizvodne dejavnike, kot so rodovitna zemlja, voda in gnojilo ter pesticide za boj proti boleznim in predelavo pospravljenega pridelka. Raziskave kažejo, da so številna biogoriva, kot je etanol iz koruze ali biodizel iz soje, še manj okoljsko sprejemljiva kot fosilna goriva. Biogoriva v nekaterih primerih povzročajo družbeno napetost, saj pomenijo prihod velikih družb, ki zasedejo zemljo, na kateri so ljudje stoletja živeli. Intenzivna pridelava kulturnih rastlin za proizvode, ki se uporabljajo kot vir za biogoriva, ogroža naravne (deževne) gozdove. Biogoriva z majhnim zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov tako ne morejo v zadostni meri izravnati morebitnih številnih negativnih vplivov pridelave rastlin za proizvodnjo biogoriv.

Biogoriva imajo pomembno vlogo pri omejevanju podnebnih sprememb, vendar rastline za proizvodnjo biogoriv ne smejo nadomestiti rastlin za pridelavo hrane ali povzročiti pretirano zvišanje cen agroživilskih proizvodov.

Predlog spremembe 5 UVODNA IZJAVA 6 B (novo)

(6a) Komisija mora zagotoviti, da bodo javne subvencije za nefosilna goriva omejene le na tista goriva, ki ustrezajo trajnostnim merilom iz Priloge VIb k Direktivi 98/70/ES in njihova učinkovitost pri zmanjševanju emisij toplogrednih plinov za več kot 20 % presega izhodiščna merila. Do leta 2015 morajo vsa nefosilna goriva, ki prejemajo javne subvencije, imeti za 80 % večjo učinkovitost pri zmanjševanju emisij toplogrednih plinov kot trenutno veljavna izhodiščna merila.

Obrazložitev

Javne subvencije (če bodo dovoljene) morajo prejemati le najuspešnejši.

Predlog spremembe 6 UVODNA IZJAVA 7

(7) Direktiva 98/70/ES povezuje odstopanje za največji poletni parni tlak motornega bencina z izjemno hladnimi ali težkimi vremenskimi pogoji. Ker je uporaba povzročila pravno negotovost, je treba pojasniti pogoje, ki urejajo uporabo navedenega odstopanja. *črtano*

Obrazložitev

Evropska komisija je predlagala pojasnilo, ki bi omililo sedanjo uporabo tega odstopanja, posledično pa bi to pomenilo nevarnost povečanja onesnaževanja zraka in zmanjšanja njegove kakovosti. Predlagano pojasnilo Komisije ne vsebuje nikakršne obrazložitve za takšno omilitev uporabe odstopanja.

Predlog spremembe 7 UVODNA IZJAVA 9

(9) Izgorevanje goriva za cestni promet je odgovorno za približno 20 % emisij toplogrednih plinov Skupnosti. Eden od pristopov za zmanjšanje teh emisij je s *skrajšanjem življenjskega cikla emitiranih toplogrednih plinov teh goriv*. To je možno na številne načine. Ob upoštevanju želje Skupnosti po dodatnem zmanjševanju emisij toplogrednih plinov in pomembnosti vloge emisij iz cestnega prometa je primerno vzpostaviti mehanizem, ki bi od dobaviteljev goriva zahteval, da poročajo o *življenjskem ciklu emitiranih toplogrednih plinov goriva*, ki ga dobavljajo, in da emisije od leta **2010** naprej zmanjšujejo za dogovorjeno letno količino. Ker bi bila ena od posledic te direktive večja možnost uporabe biogoriv, se bodo skladno z določbami Direktive 2003/30/ES razvili mehanizmi za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in poročanje o njih.

(9) Izgorevanje goriva za cestni promet je odgovorno za približno 20 % emisij toplogrednih plinov Skupnosti. Eden od pristopov za zmanjšanje teh emisij je *z zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov teh goriv v njihovem celotnem življenjskem ciklu*. To je možno na številne načine. Ob upoštevanju želje Skupnosti po dodatnem zmanjševanju emisij toplogrednih plinov in pomembnosti vloge emisij iz cestnega prometa je primerno vzpostaviti mehanizem, ki bi od dobaviteljev goriva zahteval, da poročajo o *emisijah toplogrednih plinov goriva*, ki ga dobavljajo, *v njihovem celotnem življenjskem ciklu* in da emisije od leta **2011** naprej zmanjšujejo za dogovorjeno letno količino. Ker bi bila ena od posledic te direktive večja možnost uporabe biogoriv, se bodo skladno z določbami Direktive 2003/30/ES razvili mehanizmi za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in poročanje o njih.

Obrazložitev

Najprej je treba razviti usklajeno in stvarno metodologijo za učinkovit izračun teh emisij. Določitev 10-odstotnega cilja emisij toplogrednih plinov je na tej stopnji prenagljena, saj ima neposreden vpliv na količino in trajnost biogoriv, ki bodo na razpolago in jih bo EU spodbujala – to so vprašanja, ki jih bo reševala šele prihodnja zakonodaja.

Predlog spremembe 8 UVODNA IZJAVA 11

(11) Cilj Komisije je doseči vsaj 10-odstotni delež biogoriva med gorivi za prevoz do leta 2020. Stalni tehnični napredek na področju tehnologije motornih vozil in goriva, povezan s stalno željo po zagotovitvi optimalne stopnje varovanja zdravja in okolja, zahteva redni pregled specifikacij goriva na podlagi nadaljnjih študij in analiz vpliva učinka dodatkov in sestavin biogoriva na emisije onesnaževal. Zato je treba redno poročati o možnosti za lažje doseganje dekarbonizacije goriv za prevoz.

(11) Cilj Komisije je doseči vsaj 10-odstotni delež biogoriva med gorivi za prevoz do leta 2020. ***Ker pa bo 10-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov do leta 2020 pri gorivih za osebna vozila vključeno v Direktivo 98/70/ES, je treba črtati cilj o doseganju vsaj 10-odstotnega deleža biogoriv do leta 2020.*** Stalni tehnični napredek na področju tehnologije motornih vozil in goriva, povezan s stalno željo po zagotovitvi optimalne stopnje varovanja zdravja in okolja, zahteva redni pregled specifikacij goriva na podlagi nadaljnjih študij in analiz vpliva učinka dodatkov in sestavin ***trajnostnega*** biogoriva na emisije onesnaževal. Zato je treba redno poročati o možnosti za lažje doseganje dekarbonizacije goriv za prevoz.

Obrazložitev

Komisija je predlagala 10-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za goriva do leta 2020. Dodatni 10-odstotni cilj do leta 2020 tako nima dodane vrednosti. 10-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov zagotavlja le zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in tako 5-, 10-, 15-odstotna uporaba biogoriv ali njihova neuporaba nima nikakršnega vpliva. 10-odstotni cilj uporabe biogoriv ne pripomore k boju proti podnebnim spremembam in bi bil lahko v primeru slabih pogojev za proizvodnjo (krčenje gozdov, uporaba šotnatih tal, prekomerna raba vode) za družbo celo škodljiv.

Predlog spremembe 9 UVODNA IZJAVA 11 a (novo)

(11a) Komisija bi morala pripraviti zakonodajni predlog, ki bi zagotavljal, da proizvodnja goriv iz rastlinskih surovin ne bi ogrožala varnosti hrane.

Obrazložitev

Glavni cilj skupne kmetijske politike je varnost hrane. Surovine za rastlinska goriva se pridelujejo na istih površinah kot živila, zato je potrebna zakonodaja, ki bo zagotavljala, da uporaba rastlinskih goriv ne bodo ogrožala varnosti hrane, kar velja tudi za države v razvoju.

Predlog spremembe 10
UVODNA IZJAVA 15

(15) Posledica mešanja etanola v motorni bencin je nelinearna sprememba parnega tlaka nastale mešanice goriv. Da se zagotovi, da parni tlak motornega bencina, ki nastane z mešanjem katerih koli dveh dovoljenih mešanic motornega bencina in etanola, ostane znotraj dovoljene mejne vrednosti za parni tlak, je treba za takšne mešanice opredeliti dovoljeno odstopanje za parni tlak, tako da ta ustreza dejanskemu povečanju parnega tlaka, ki je posledica dodajanja danega odstotka etanola motornemu bencinu. **črtano**

Obrazložitev

Evropski parlament je v svoji resoluciji o tematski strategiji o onesnaževanju zraka z dne 26. septembra 2006 pozval Komisijo, naj zmanjša hlapne organske spojine (HOS), ki tvorijo ozon, na 55 % od leta 2010 do 2020. Povečanje emisij HOS, do katerega bi prišlo v primeru uporabe dovoljenega odstopanja za etanol, ni v skladu s stališčem Evropskega parlamenta, niti ni upravičeno. Obstajajo tudi drugačni načini mešanja biogoriv z običajnimi gorivi, ki ne zvišujejo parnega tlaka. Odstopanje za etanol je zato neupravičeno in ga je treba črtati.

Predlog spremembe 11
UVODNA IZJAVA 16

(16) Da bi spodbudili uporabo goriv z nizkim deležem ogljika ter hkrati upoštevali cilje onesnaževanja zraka, bi morale rafinerije motornega bencina, če je le mogoče, dati na voljo zahtevane količine motornega bencina z nizkim parnim tlakom. Ker temu trenutno ni tako, se je mejna vrednost za parni tlak za mešanice etanola povečala, da se omogoči razvoj trga biogoriv. **črtano**

Obrazložitev

Zvišanje najvišjega parnega tlaka, kot ga predlaga Komisija, ni mogoče utemeljiti z varovanjem okolja in zdravja.

Predlog spremembe 12
UVODNA IZJAVA 16 A (novo)

(16a) Specifikacije za motorni bencin, dizelsko gorivo in plinsko olje je bilo treba pregledati že pred 31. decembrom 2005. Zamuda je prizadevanja za uresničevanje političnih ciljev Evropske unije na področju zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v prometnem sektorju zadržala na isti ravni.

Obrazložitev

V Direktivi 2003/30 je bil pregled specifikacij za motorni bencin, dizelsko gorivo in plinsko olje predviden pred 31. decembrom 2005.

Predlog spremembe 13
UVODNA IZJAVA 16 B (novo)

(16b) Da ne bi povečali zamude pri uresničevanju ciljev zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v prometnem sektorju, bi morala Komisija s sprejetjem ukrepov državam članicam omogočiti, da brez zamude odobrijo neposredno dodajanje etanola v motorni bencin.

Obrazložitev

Bilo bi nepojmljivo še podaljšati zamudo, do katere je prišlo po decembru leta 2005. Za ublažitev posledic te zamude bi bilo treba odobriti odstopanje tistim državam članicam, ki v prizadevanju za uresničitev ciljev Evropske unije na področju zmanjšanja emisij toplogrednih plinov izvajajo ali želijo izvajati ukrepe iz te direktive, in sicer tako, da se spodbuja neposredno dodajanje etanola v motorni bencin.

Predlog spremembe 14
UVODNA IZJAVA 16 C (novo)

(16c) Ker bi lahko nova goriva predstavljala tveganje za nekatere starejše motorje, je treba potrošnikom nujno zagotoviti točne informacije, in sicer z

ustreznim označevanjem goriv, ki vsebujejo višje ravni biogoriv kot tista, ki so sedaj v prodaji.

Obrazložitev

Določbe predloga direktive morajo v celoti upoštevati pomisleke potrošnikov, brez katerih ni mogoče doseči ciljev Evropske unije glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov. To velja zlasti za tiste potrošnike, ki so lastniki starejših vozil, pri katerih uporaba novih goriv ni bila predvidena.

Predlog spremembe 15 UVODNA IZJAVA 19

(19) V okviru vzpostavitve novega mehanizma za spremljanje emisij toplogrednih plinov je treba Komisiji podeliti pooblastila **za vzpostavitev metodologije** za poročanje o življenjskem ciklu emitiranih toplogrednih plinov iz goriva za cestni promet in goriva, ki ga uporablja necestna mobilna mehanizacija. Ker so navedeni ukrepi, kot tudi ukrepi za sprejetje dovoljenih analitičnih metod iz člena 10 Direktive 98/70/ES, splošnega obsega in namenjeni dopolnitvi te direktive z dodajanjem novih nebitvenih določb, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

(19) V okviru vzpostavitve novega mehanizma za spremljanje emisij toplogrednih plinov je treba Komisiji podeliti pooblastila, **da na osnovi smernic, ki sta jih določila Evropski parlament in Svet, vzpostavi metodologijo** za poročanje o emisijah toplogrednih plinov iz goriva za cestni promet in goriva, ki ga uporablja necestna mobilna mehanizacija, **v njihovem celotnem življenjskem ciklu. Komisija bi morala Evropskemu parlamentu redno poročati o težavah, ki jih povzročajo zlasti zamude pri izvajanju teh ukrepov.** Ker so navedeni ukrepi, kot tudi ukrepi za sprejetje dovoljenih analitičnih metod iz člena 10 Direktive 98/70/ES, splošnega obsega in namenjeni dopolnitvi te direktive z dodajanjem novih nebitvenih določb, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

Obrazložitev

Komisija predlaga, da bi emisije toplogrednih plinov spremljali skozi ves življenjski cikel goriv in jih nato zmanjševali. Z demokratičnega vidika je pomembno, da Evropski parlament in Svet določita usmeritev metodologije, ki se uporablja za spremljanje, namesto da bi to popolnoma prepustila postopku komitologije.

Zmanjšanje emisij toplogrednih plinov je zlasti v prometnem sektorju eden od glavnih ciljev Evropskega parlamenta, ki je glasnik pomislekov vseh evropskih državljanov na tem področju. Zato želi sodelovati v vseh fazah priprave ukrepov v zvezi z emisijami toplogrednih plinov in biti vsaj obveščen o zamudi pri njihovi pripravi in izvajanju.

Predlog spremembe 16
UVODNA IZJAVA 21

(21) Tehnologije biogoriv se razvijajo. Potrebne so nadaljnje raziskave vseh možnih pristopov k pretvarjanju biomase v goriva za prevoz. Zato je primerno določiti uravnotežen pristop glede omejitev, ki so določene v Direktivi, da bi se po potrebi povečala uporaba različnih biogoriv. Mednje spadajo: metanol, etanol, višji alkoholi, etri in druge kisikove spojine.

(21) Tehnologije **trajnostnih** biogoriv se razvijajo. Potrebne so nadaljnje raziskave vseh možnih pristopov k pretvarjanju biomase v goriva za prevoz. Zato je primerno določiti uravnotežen **in tehnološko nevtralen** pristop glede omejitev, ki so določene v Direktivi, da bi se po potrebi povečala uporaba različnih **trajnostnih** biogoriv. Mednje spadajo: metanol, etanol, višji alkoholi, etri in druge kisikove spojine. **Glede na precejšnje polemike med strokovnjaki v svetu znanosti in v družbi na splošno o učinkovitosti zmanjševanja emisij toplogrednih plinov in negativnih stranskih učinkih proizvodnje prve generacije biogoriv (etanol/dizelsko gorivo iz kulturnih rastlin, namenjenih za živila), bi moralo biti vsaj 50 % biogoriv, ki ustrezajo cilju za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz te direktive in izpolnjujejo pogoje za katero koli finančno ali drugo spodbudo, biogoriv druge generacije (goriva iz lignoceluloznih materialov), da bi do leta 2020 postopno iz uporabe umaknili prvo generacijo biogoriv.**

Obrazložitev

Veliko biogoriv prve generacije nima veliko vpliva na zmanjševanje emisij toplogrednih plinov v primerjavi s fosilnimi gorivi. Poleg tega imajo negativne stranske učinke na okolje in družbo. Biogoriva druge generacije obetajo boljše delovanje zaradi večjega pridelka, saj gre za trajnice, in ker zanje ni potrebno obdelovanje zemlje, poleg tega pa zahtevajo manj kmetijskih vložkov. V EU je treba za trajnostno prihodnost biogoriv spodbujati le drugo generacijo biogoriv.

Predlog spremembe 17
UVODNA IZJAVA 22 A (novo)

(22a) Za plovila, ki plujejo po celinskih plovniht poteh, obstajajo nove, čistejše tehnologije motorjev. Zanje se lahko uporablja samo gorivo, ki vsebuje zelo malo žvepla. Vsebnost žvepla v gorivu za plovila, ki plujejo po celinskih plovniht poteh, se bo, kakor hitro bo mogoče,

znižala v enem samem koraku.

Obrazložitev

Sodobni in čisti ladijski motorji z naprednimi tehnikami filtriranja za boj proti onesnaženju zraka so združljivi samo z gorivom z nizko vsebnostjo žvepla. Komisija predlaga znižanje vsebnosti žvepla v gorivu, ki se uporablja v celinski plovbi, v dveh stopnjah. Vseeno bi bilo bolje pospešiti uvedbo goriva z nizko vsebnostjo žvepla in izvesti obe stopnji hkrati.

Predlog spremembe 18
ČLEN 1, TOČKA -1 (novo)
Člen 1 (Direktiva 98/70/ES)

-1. Člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

Področje uporabe

V tej direktivi so na zdravstveni in okoljski osnovi določene tehnične specifikacije za goriva, ki se uporabljajo za vozila, opremljena z motorji na prisilni vžig in kompresijski vžig ter drugimi tehnologijami motorjev za vozila.

Obrazložitev

Do sedaj je direktiva o kakovosti goriv urejala samo kakovost goriv; predstavljeni predlog spremembe pa dodatno zahteva tudi zmanjševanje emisij toplogrednih plinov za goriva. Dobavitelji goriva bi morali zagotoviti izpolnjevanje te zahteve, med drugim tudi s proizvodnjo različnih goriv s primernim toplogrednim učinkom, kot na primer vodik. Za uresničitev te možnosti je treba razširiti področje uporabe te direktive.

Predlog spremembe 19
ČLEN 1, TOČKA 1
Člen 2, odstavek 1, točka 5 (Direktiva 98/70/ES)

5. Izjemno hladni ali težki zimski pogoji pomenijo povprečne **zimske** temperature v času od **oktobra** do **aprila** v zadevni regiji ali državni članici, ki so pod povprečjem za Skupnost.

5. „Pogoji nizkih poletnih temperatur okolja“ pomenijo povprečne **poletne** temperature v času od **maja** do **septembra** v zadevni regiji ali državni članici, ki so pod povprečjem za Skupnost.

Obrazložitev

Direktiva 98/70/ES o kakovosti goriva (spremenjena z Direktivo 2003/17/ES) je sprejela potrebo po višjem parnem tlaku (70kPa) in krajšem poletnem obdobju v severni Evropi, da se zagotovi delovanje vozil (hladni vžig) in zmanjšajo možnosti statičnega vžiga, ki povzročijo

požar med oskrbo vozila z gorivom na začetku in koncu poletnega obdobja v hladnejših državah, kot so skandinavske države in deli Združenega kraljestva. Prav tako je višja poletna omejitev parnega tlaka (70 kPa) pomenila, da bi se morale hlapljive emisije HOS v severni Evropi zmanjšati z nižjimi poletnimi temperaturami okolja, tako da bi bil okoljski učinek sklادن s preostalo Evropo.

Predlog spremembe 20
ČLEN 1, TOČKA 1 A (novo)
Člen 2, odstavek 1, točka 5 a (novo) (Direktiva 98/70/ES)

1a. V prvem odstavku člena 2 se doda naslednja točka 5a:

„5a. „učinek toplogrednih plinov” je količina toplogrednih plinov v gorivu, izmerjena v ekvivalentih CO₂, prištevsji količino ekvivalentov CO₂, ki se izločijo v postopku ekstrakcije in proizvodnje, pri prevozu, distribuciji in spremembi rabe tal, odštevsji prihranke emisij ekvivalentov CO₂ z zajetjem in skladiščenjem ali ponori v zvezi s proizvodnjo goriva.”

Obrazložitev

Dobavitelji goriva morajo učinek toplogrednih plinov do leta 2020 izboljšati za 10 odstotkov. Točno je treba opredeliti pomen tega pojma.

Predlog spremembe 21
ČLEN 1, TOČKA 2 (B A) (novo)
Člen 3, odstavek 2, točka (c a) (novo) (Direktiva 98/70/ES)

(ba) V odstavku 2 se doda naslednja točka (ca):

„(ca) Države članice tudi zagotovijo, da je najkasneje do 1. januarja 2012 neosvinčen motorni bencin, ki vsebuje najmanj 70 % v/v bioetanola, v skladu z okoljskimi specifikacijami iz Priloge VIa.“

Obrazložitev

Za nov motorni bencin E 85 je treba zaradi visoke vsebnosti bioetanola (najmanj 70 % v/v) uvesti podrobne okoljske specifikacije .

Predlog spremembe 22
ČLEN 1, TOČKA 2 (C)
Člen 3, odstavek 3, pododstavek 1 (Direktiva 98/70/ES)

3. **Gorivo**, ki ustreza specifikaciji, določeni v Prilogi III, *se označi v državnem jeziku ali jezikih „Low biofuel petrol” (motorni bencin z nizko vsebnostjo biogoriva).*

3. **Goriva**, ki ustreza specifikaciji, določeni v prilogi III, *ni treba posebej označevati, kar zadeva raven etanola ali etil terc-butil etra (ETBE), ki ga vsebuje.*

Obrazložitev

Sedanji avtomobilski park Evropske unije lahko uporablja goriva, ki vsebujejo do 5 % etanola ali 15 % ETBE. Uporaba motornega bencina z manj kot 5 % etanola ali manj kot 15 % ETBE je danes običajna v državah članicah Evropske unije. Navedba nizkega deleža etanola ali ETBE zato ni več nujno potrebna za točno informiranje potrošnika.

Predlog spremembe 23

ČLEN 1, TOČKA 2 (C)

Člen 3, odstavek 3, pododstavek 2 (Direktiva 98/70/ES)

Gorivo, ki ustreza specifikaciji, določeni v Prilogi V, se označi v državnem jeziku ali jezikih ‚**High biofuel** petrol‘ (motorni bencin z **visoko** vsebnostjo biogoriva).“

Gorivo, ki ustreza specifikaciji, določeni v Prilogi V, se označi v državnem jeziku ali jezikih ‚**Biofuel** petrol‘ (motorni bencin z vsebnostjo biogoriva).“

Obrazložitev

Zavoljo boljšega razumevanja za potrošnika bi bilo treba pojem 'motorni bencin z visoko vsebnostjo biogoriva' uporabljati le za motorni bencin, ki vsebuje zares visok odstotek biogoriv. Motorni bencin z 0 do 5 % v/v biogoriva bi bilo zato treba poimenovati 'motorni bencin z nizko vsebnostjo biogoriva', motorni bencin z več kot 5 % v/v biogoriv pa 'motorni bencin z vsebnostjo biogoriva'.

Predlog spremembe 24

ČLEN 1, TOČKA 3 (C)

Člen 4, odstavek 5 (Direktiva 98/70/ES)

5. Države članice zagotovijo, da vsebuje plinsko olje, namenjeno za necestno mobilno mehanizacijo, kmetijske in gozdarske traktorje, ki se na njihovem ozemlju trži po 1. januarju 2008, manj žvepla kot 1 000 mg/kg. Najpozneje do 31. decembra 2009 naj bo največja dovoljena vsebnost žvepla v plinskem olju, ki ga uporabljajo necestna mobilna mehanizacija, kmetijski in gozdarski traktorji, **brez plovil** za celinske plovne poti, 10 mg/kg.

5. Države članice zagotovijo, da vsebuje plinsko olje, namenjeno za necestno mobilno mehanizacijo, kmetijske in gozdarske traktorje, ki se na njihovem ozemlju trži po 1. januarju 2008, manj žvepla kot 1 000 mg/kg. Najpozneje do 31. decembra 2009 naj bo največja dovoljena vsebnost žvepla v plinskem olju, ki ga uporabljajo necestna mobilna mehanizacija, kmetijski in gozdarski traktorji, **vkjučno s plovili** za celinske plovne poti, 10 mg/kg.

To ne izključuje nadaljnjih zahtev za zmanjševanje emisij motorjev za plovila.

Države članice tudi zagotovijo, da bo

plinsko olje, namenjeno uporabi za necestno mobilno mehanizacijo in plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, najkasneje do 31. decembra 2009 enake kakovosti kot cestno dizelsko gorivo, kot je določeno v Prilogi IV.

Obrazložitev

Komisija predlaga znižanje vsebnosti žvepla v gorivu za necestno mobilno mehanizacijo, kmetijske traktorje in gozdarsko mehanizacijo. Ta goriva morajo ustrezati vsem specifikacijam, ki veljajo za cestna vozila, kot je to določeno v Prilogi IV. Goriva, ki so namenjena za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, morajo biti prav tako usklajena, brez onemogočanja nadaljnjih prizadevanj za zmanjševanje kar zadeva tehnologijo motorjev za plovila.

Predlog spremembe 25
ČLEN 1, TOČKA 3 (D)
Člen 4, odstavek 6 (Direktiva 98/70/ES)

(d) Doda se naslednji odstavek 6: črtano

"6. Države članice zagotovijo, da je najpozneje do 31. decembra 2009 najvišja dovoljena vsebnost žvepla v plinskem olju, ki ga uporabljajo plovila za celinske plovne poti, 300 mg/kg. Države članice zagotovijo, da se ta najpozneje do 31. decembra 2011 zmanjša na 10 mg/kg."

Obrazložitev

Gre za uskladitev s predlogom spremembe istih avtorjev k prejšnjemu odstavku o uskladitvi goriv, namenjenih plovilom za plovbo po celinskih plovnih poteh, z gorivi za necestno mehanizacijo in cestna vozila, zato je zahteva glede 10 mg/kg uvedena že prej.

Znižanje vsebnosti žvepla v gorivih, ki jih uporabljajo plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, je prezgodnja in neutemeljena. Za izkoriščenje vseh možnosti morajo biti plovila opremljena s tehnologijo za čiščenje izpušnih plinov. Brez takšne zahteve bo znižanje vsebnosti žvepla povzročilo neto povečanje emisij CO₂ na ravni rafinerije v primerjavi z relativno neznatnim prispevkom emisij SO₂, ki nastanejo pri plovbi po celinskih plovnih poteh.

Predlog spremembe 26
ČLEN 1, TOČKA 4 (B)
Člen 6, odstavek 1 a (Direktiva 98/70/ES)

1a. Z odstopanjem od Priloge III lahko

1a. Z odstopanjem od Priloge III lahko

država članica sprejme ukrepe, s katerimi zagotovi, da *se* na celotnem ozemlju ali na posebnih območjih, izpostavljenih **izjemno** nizkim **povprečnim zimskim** temperaturam, *dovoli* višji parni tlak, kot je najvišji parni tlak za poletna obdobja, določen v opombi 5 Priloge III in opombi 4 Priloge V.

država članica sprejme ukrepe, s katerimi zagotovi, da *je* na celotnem ozemlju ali na posebnih območjih, izpostavljenih nizkim **poletnim** temperaturam **okolja**, *dovoljen* višji parni tlak, kot je najvišji parni tlak za poletna obdobja, določen v opombi 5 Priloge III in opombi 4 Priloge V.

Obrazložitev

Direktiva 98/70/ES o kakovosti goriva (spremenjena z Direktivo 2003/17/ES) je sprejela potrebo po višjem parnem tlaku (70kPa) in krajšem poletnem obdobju v severni Evropi, da se zagotovi delovanje vozil (hladni vžig) in zmanjšajo možnosti statičnega vžiga, ki povzroči požar med oskrbo vozila z gorivom na začetku in koncu poletnega obdobja v hladnejših državah, kot so skandinavske države in deli Združenega kraljestva. Prav tako je višja poletna omejitev parnega tlaka (70 kPa) pomenila, da bi se morale hlapljive emisije HOS v severni Evropi zmanjšati z nižjimi poletnimi temperaturami okolja, tako da bi bil okoljski učinek skladen s preostalo Evropo.

Predlog spremembe 27
ČLEN 1, TOČKA 5
Člen 7 a (Direktiva 98/70/ES)

1. S 1. januarjem **2009** države članice od dobaviteljev goriva za cestni promet in necestno mobilno mehanizacijo, ki se daje na trg, zahtevajo spremljanje *življenjskih ciklov emitiranih* toplogrednih plinov iz teh goriv in poročanje o njih.

2. S 1. januarjem **2011** države članice od dobaviteljev goriva za cestni promet in necestno mobilno mehanizacijo, ki se daje na trg, zahtevajo zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz navedenih goriv. Zmanjšanje je enako **dodatnemu 1%** emisij v letu 2010 **letno** za **vsako koledarsko leto** do vključno leta 2020. Stopnja *življenjskega cikla emitiranih* toplogrednih plinov na enoto energije v letu 2020 ne sme biti višja od 90 % stopnje v letu 2010.

1. S 1. januarjem **2010** države članice od dobaviteljev goriva za cestni promet in necestno mobilno mehanizacijo, ki se daje na trg, zahtevajo spremljanje *emisij* toplogrednih plinov iz teh goriv *v njihovem celotnem življenjskem ciklu* in poročanje o njih.

2. S 1. januarjem **2012** države članice od dobaviteljev goriva za cestni promet in necestno mobilno mehanizacijo, ki se daje na trg, zahtevajo zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz navedenih goriv **na enoto energije**. Zmanjšanje *emisij* je **v primerjavi z izhodiščnim letom** enako **vsaj dodatnima 2 %** emisij v letu 2010 **na dve leti** za **vsaki dve koledarski leti** do vključno leta 2020. Stopnja *emisij* toplogrednih plinov *v njihovem celotnem življenjskem ciklu* na enoto energije v letu 2020 ne sme biti višja

3. V skladu s postopkom iz člena 11(2) se sprejmejo ukrepi, potrebni za izvajanje spremljanja, poročanja in preverjanja življenjskega cikla emitiranih toplogrednih plinov, ki temeljijo na natančni opredelitvi elementov, ki jih je treba upoštevati pri izračunu teh emisij, z namenom izpolnjevati obveznosti iz odstavkov 1 in 2 tega člena, s čimer se nebitveni elementi te direktive spremenijo in dopolnijo.

od 90 % stopnje v letu 2010.

3. Na osnovi smernic, določenih v Prilogi VIa, in poročila, omenjenega v členu 9a, se v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 11(2) sprejmejo ukrepi, potrebni za izvajanje spremljanja, poročanja in preverjanja emisij toplogrednih plinov v njihovem celotnem življenjskem ciklu **na enoto energije**, ki temeljijo na natančni opredelitvi elementov, ki jih je treba upoštevati pri izračunu teh emisij, z namenom izpolnjevati obveznosti iz odstavkov 1 in 2 tega člena, s čimer se nebitveni elementi te direktive spremenijo in dopolnijo.

Predlog spremembe 28
ČLEN 1, TOČKA 5
Člen 7 b (Direktiva 98/70/ES)

Člen 7b

črtano

Mešanje etanola v motorni bencin

V skladu s postopkom iz člena 11(2) se sprejmejo ukrepi v zvezi z mešanjem etanola v motorni bencin ter zlasti parnim tlakom iz Priloge VI in možnimi alternativami, s čimer se nebitveni elementi te direktive spremenijo in dopolnijo.

Obrazložitev

Sledi predlogom sprememb istega avtorja k uvodnima izjavama 15 in 16.

Evropski parlament je v svoji resoluciji o tematski strategiji o onesnaževanju zraka z dne 26. septembra 2006 pozval Komisijo, naj zmanjša hlapne organske spojine (HOS), ki tvorijo ozon, na 55 % od leta 2010 do 2020. Povečanje emisij HOS, do katerega bi prišlo v primeru uporabe dovoljenega odstopanja za etanol, ni v skladu s stališčem Evropskega parlamenta, niti ni upravičeno. Obstajajo tudi drugačni načini mešanja biogoriv z običajnimi gorivi, ki ne zvišujejo parnega tlaka. Odstopanje za etanol je zato neupravičeno in ga je treba črtati.

Predlog spremembe 29
ČLEN 1, TOČKA 5
Člen 7 ba (novo) (Direktiva 98/70/ES)

Člen 7ba

Trajnostna merila za biogoriva in biomaso

1. Med goriva in nefosilne surovine, ki prispevajo k cilju iz člena 7a, štejejo le biogoriva in nefosilne surovine, ki izpolnjujejo merila trajnostne proizvodnje in ki lahko dokažejo učinek toplogrednih plinov na osnovi življenjskega cikla, kakor je določeno v Prilogi VIb.

2. Države članice lahko sprejmejo dvostranske in večstranske sporazume, ki jih pregleda in preveri tretja stran, med Skupnostjo in tretjimi državami kot dokaz, da so bili pogoji iz Priloge VIb izpolnjeni.

3. Države članice lahko sprejmejo dokazilo o skladnosti s prostovoljnimi mednarodnimi sistemi, ki določajo standarde trajnostne proizvodnje kmetijskih ali gozdarskih proizvodov, kot dokaz, da so izpolnjeni ustrezni pogoji, ki so določeni v Prilogi VIb, če za te sisteme velja, da so skladni s primernimi standardi zanesljivosti, preglednosti in neodvisne revizije, ki jo opravi tretja stran. Seznam sistemov, ki izpolnjujejo ta merila, bo objavljen in se bo redno posodabljal.

Trajnostna merila, kot so opisana v Prilogi VIb, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 11(2). Ta merila so najmanjši nabor meril, ki se ga lahko še razširi v okviru revizije Direktive 2003/30/ES.

Predlog spremembe 30
ČLEN 1, TOČKA 6
Člen 8 a (Direktiva 98/70/ES)

Komisija *nadaljuje z razvojem* ustrezne preskusne metodologije v zvezi z uporabo kovinskih dodatkov v gorivu.

Uporaba kovinskega dodatka MMT v gorivu je od 1. januarja 2010 prepovedana. Komisija *razvije* ustrezne preskusne metodologije v zvezi z uporabo kovinskih dodatkov v gorivu, *razen MMT.*

Obrazložitev

V nekaterih državah članicah se motornemu bencinu dodaja MMT za izboljšanje nizke kakovosti iz Rusije uvoženega motornega bencina. Njegova uporaba in uporaba drugih kovinskih dodatkov je zelo škodljiva za okolje. MMT se lahko brez težav nadomesti z manj škodljivimi snovmi, zato bi bilo treba uporabo tega dodatka od leta 2010 naprej prepovedana. Za druge kovinske dodatke bo Komisija pripravila ustrezno preskusno metodologijo .

Predlog spremembe 31

ČLEN 1, TOČKA 7

Člen 9, odstavek 2, točka (a) (Direktiva 98/70/ES)

(a) uporabo biogoriv v okviru te direktive ter uporabo in razvoj tehnologije motornih vozil, ob upoštevanju cilja doseči vsaj 10-odstotno uporabo biogoriv v gorivu za prevoz do leta 2020, določenega v strateški analizi evropske energetske politike, ki jo je pripravila Komisija*, ter cilja dekarbonizirati gorivo za prevoz;

(a) cilj dekarboniziranja goriva za prevoz in uporabo biogoriv pri doseganju tega cilja, negativne vplive proizvodnje biogoriv neposredno in posredno na okolje, naravovarstvena območja ter na socialne razmere in cene hrane v vseh državah proizvajalkah;

Obrazložitev

Spremljanje napredovanja dekarbonizacije goriva za prevoz je pomembno za sposobnost posredovanja, če je to potrebno. Za biogoriva je glede na številne negotovosti v zvezi s tem proizvodom potreben sistematski pregled („Health Check“). Glede na številne potencialne negativne učinke bi bilo treba rezultate sistematskega pregleda po potrebi uporabiti za revizijo politike v zvezi z biogorivi. Tudi nedavno poročilo Organizacije za gospodarsko sodelovanje in razvoj sproža številna vprašanja o politiki spodbujanja biogoriv. Med najpomembnejše kontrolne točke spadata ocena, ali bo kupna moč kupcev goriva izrinila kupce hrane iz trgov v državah v razvoju, in ocena, ali je treba po začetku veljavnosti te direktive bodisi neposredno bodisi posredno zaustaviti krčenje gozdov, do katerega prihaja zaradi proizvodnje biogoriv. To oceno je treba narediti v sodelovanju z Organizacijo ZN za prehrano in kmetijstvo ter Programom ZN za okolje.

Predlog spremembe 32

ČLEN 1, TOČKA 7

Člen 9, odstavek 2, točka (c) (Direktiva 98/70/ES)

(c) mejne vrednosti za parni tlak za etanol, ki se meša v motorni bencin;

črtano

Obrazložitev

Predlog Komisije ni uravnotežen, ker spodbuja zgolj en vir biogoriva (etanol) na škodo drugih. Večja uporaba etanola namreč ni združljiva s številnimi obstoječimi sistemi za gorivo

za vozila in bo povzročila povečanje emisij onesnaževalnih hlapov, ki prispevajo k onesnaženju s prizemnim ozonom in lahko povzročijo prezgodnjo smrt ljudi s motnjami dihanja in srčnih bolnikov. Pomembno je, da se omogoči večja prožnost za uporabo vseh bio sestavin (kot so bio-ETBE, bio-TAME, obnovljivi biometan, zemeljski plin ali vodik).

Predlog spremembe 33

ČLEN 1, TOČKA 7

Člen 9, odstavek 2, točka (f) (Direktiva 98/70/ES)

(f) uporabo kovinskih dodatkov v gorivu.

(f) uporabo kovinskih dodatkov, z **izjemo MMT**, v gorivu.

Obrazložitev

Glej obrazložitev k predlogu spremembe 34.

Predlog spremembe 34

ČLEN 1, TOČKA 7

Člen 9, odstavek 2, točka (f a) (novo) (Direktiva 98/70/ES)

(fa) skupno količino sestavin, uporabljenih v motornem bencinu in dizelskem gorivu, ob upoštevanju okoljske zakonodaje EU, vključno s cilji Direktive 2000/60/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2000 o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju vodne politike¹ in njenimi hčerinskimi direktivami.

¹ UL L 327, 22.12.2000, str. 1. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Odločbo 2455/2001/ES (UL L 331, 15.12.2001, str. 1).

Obrazložitev

Obstajajo dokazi, da so vodna telesa občasno onesnažena s sestavinami, uporabljenimi v motornem bencinu in dizelskem gorivu, kot sta MTBE ali ETBE, ali z drugimi sestavinami, kot je benzen. Omenjeno je treba raziskati v skladu z okvirno direktivo o vodi in ostalo okoljsko zakonodajo EU.

Predlog spremembe 35

ČLEN 1, TOČKA 7 A (novo)

Člen 9 a (novo) (Direktiva 98/70/ES)

7a. Vstavi se naslednji člen 9a:

„Člen 9a

Poročilo

1. Komisija na podlagi smernic, določenih v Prilogi VI, Evropskemu parlamentu in Svetu do 31. junija 2008 predloži poročilo, v katerem pojasni:

(a) metodologijo za spremljanje emisij toplogrednih plinov iz cestnih goriv v njihovem celotnem življenjskem ciklu in poročanje o njih;

(b) odnos med kakršnim koli mehanizmom za zmanjševanje, sistemom EU za trgovanje z emisijami in obveznostmi držav članic, ki izhajajo iz kjotskega protokola;

(c) opredelitev izhodiščnega leta.“

Predlog spremembe 36
ČLEN 1, TOČKA 12, ODSTAVEK - 1 (novo)
Priloga III, tabela (Direktiva 98/70/ES)

V vrstici za „parni tlak, poletno obdobje” se vnos v stolpcu „maksimum” nadomesti z „56,0 (5)”.

Obrazložitev

Priloga III se nanaša na motorni bencin s primesjo biogoriv med 0 in 5 odstotkov. Ker se motorni bencin z vsebnostjo od 5 do 10 odstotkov biogoriva imenuje 'motorni bencin z nizko vsebnostjo biogoriva', je primerno, da se kategorija od 0 do 5 odstotkov še naprej imenuje kar 'motorni bencin', kot se v trenutno veljavni nespremenjeni Direktivi 98/70/ES.

Predlog spremembe 37
ČLEN 1, TOČKA 12, TOČKA - 1 A (novo)
Priloga III, opomba 4 (Direktiva 98/70/ES)

Opomba 4 se spremeni tako, da se izraz "izjemno hladne ali hude zime" nadomesti z izrazom "nizkimi poletnimi temperaturami okolja"

Obrazložitev

Direktiva 98/70/ES o kakovosti goriva (spremenjena z Direktivo 2003/17/ES) je sprejela potrebo po višjem parnem tlaku (70kPa) in krajšem poletnem obdobju v severni Evropi, da se zagotovi delovanje vozil (hladni vžig) in zmanjšajo možnosti statičnega vžiga, ki povzroči

požar med oskrbo vozila z gorivom na začetku in koncu poletnega obdobja v hladnejših državah, kot so skandinavske države in deli Združenega kraljestva. Prav tako je višja poletna omejitev parnega tlaka (70 kPa) pomenila, da bi se morale hlapljive emisije HOS v severni Evropi zmanjšati z nižjimi poletnimi temperaturami okolja, tako da bi bil okoljski učinek skladen s preostalo Evropo.

Predlog spremembe 38
ČLEN 1, TOČKA 12
Priloga III, opomba 5 (Direktiva 98/70/ES)

Opomba 5 se **spremeni tako, da se doda naslednje besedilo**: „Kadar gorivo vsebuje etanol, lahko najvišji parni tlak v poletnem obdobju vrednost 60 kPa preseže za vrednost iz tabele v Prilogi VI.“

Opomba 5 se **nadomesti z naslednjim besedilom**: „Za države članice z „nizkimi poletnimi temperaturami okolja“ najvišji parni tlak ne sme presegati 66,0 kPa.“

Obrazložitev

Evropski parlament je v svoji resoluciji o tematski strategiji o onesnaževanju zraka z dne 26. septembra 2006 pozval Komisijo, naj zmanjša hlapne organske spojine (HOS), ki tvorijo ozon, na 55 % od leta 2010 do 2020. Povečanje emisij HOS, do katerega bi prišlo v primeru uporabe dovoljenega odstopanja za etanol, ni v skladu s stališčem Evropskega parlamenta, niti ni upravičeno. Obstajajo tudi drugačni načini mešanja biogoriv z običajnimi gorivi, ki ne zvišujejo parnega tlaka. Odstopanje za etanol je zato neupravičeno in ga je treba črtati.

Mešanje etanola lahko povzroči zvišanje parnega tlaka. Treba je zagotoviti, da ta zakonodaja ne bo zvišala trenutno najvišjega dovoljenega parnega tlaka.

S predlaganim odstopanjem bi se parni tlak povišal tudi do 68 kPa, kar bi povzročilo poslabšanje kakovosti zraka. Zato je treba skupni najvišji parni tlak znižati. S tem pristopom najvišji parni tlak tudi z odstopanjem ne bo presegel 60 kPa, zato tudi ne bo prišlo do večjega onesnaževanja zraka.

Direktiva 98/70/ES o kakovosti goriva (spremenjena z Direktivo 2003/17/ES) je sprejela potrebo po višjem parnem tlaku (70kPa) in krajšem poletnem obdobju v severni Evropi, da se zagotovi delovanje vozil (hladni vžig) in zmanjšajo možnosti statičnega vžiga, ki povzroči požar med oskrbo vozila z gorivom na začetku in koncu poletnega obdobja v hladnejših državah, kot so skandinavske države in deli Združenega kraljestva. Prav tako je višja poletna omejitev parnega tlaka (70 kPa) pomenila, da bi se morale hlapljive emisije HOS v severni Evropi zmanjšati z nižjimi poletnimi temperaturami okolja, tako da bi bil okoljski učinek skladen s preostalo Evropo.

Predlog spremembe 39
ČLEN 1, TOČKA 13 (A)
Priloga IV, tabela (Direktiva 98/70/ES)

(a) V vrstici „policiklični aromatski ogljikovodiki“ se vnos v stolpcu „Maksimum“ nadomesti z „8“.

(a) V vrstici „policiklični aromatski ogljikovodiki“ se vnos v stolpcu „Maksimum“ nadomesti s „6“.

Obrazložitev

Zaželeno je zmanjšanje emisij škodljivih policikličnih aromatskih ogljikovodikov na čim manjšo vrednost. Komisija želi znižati najvišjo dovoljeno vsebnost policikličnih aromatskih ogljikovodikov z 11 na 8 odstotkov. V povprečju vsebuje gorivo v EU približno 3 odstotke policikličnih aromatskih ogljikovodikov in samo v nekaj izjemnih primerih več kot 6 odstotkov. Tako se najvišji dovoljeni odstotek lahko zniža na 6 odstotkov.

Predlog spremembe 40
ČLEN 1, TOČKA 15 A (novo)
Priloga VI a in VI b (novo) (Direktiva 98/70/ES)

15a. Dodani sta Priloga VIa in Priloga VIb, kot je določeno v prilogi k tej direktivi.

Obrazložitev

Jasneje je treba opredeliti način spremljanja učinkov toplogrednih plinov in njihovo zniževanje. V ta namen se vstavi dve novi prilogi.

Predlog spremembe 41
PRILOGA
Priloga V, podnaslov (Direktiva 98/70/ES)

Vrsta: Motorni bencin z **visoko** vsebnostjo biogoriva

Vrsta: Motorni bencin z vsebnostjo biogoriva

Obrazložitev

Priloga V vsebuje določbe, ki veljajo za motorni bencin, ki vsebuje najmanj 5 % v/v biogoriv. Imenovanje motornega bencina s takim deležem biogoriva „motorni bencin z visoko vsebnostjo biogoriva“ je zavajajoče. Ta izraz bi se moral uporabljati le za motorni bencin, ki vsebuje bistveno več biogoriv, zato je primernejši izraz „motorni bencin z vsebnostjo biogoriva“.

Predlog spremembe 42
PRILOGA
Priloga V, tabela, vrstica 3, stolpec 4 (Direktiva 98/70/ES)

Parni tlak, poletno obdobje
60,0 (4)

Parni tlak, poletno obdobje
56,0 (4)

Obrazložitev

Glej obrazložitev k predlogu spremembe 40.

Predlog spremembe 43

PRILOGA

Priloga V, tabela, vrstica 7, alineja 2, stolpec 4 (Direktiva 98/70/ES)

– Etanol (morda so potrebni stabilizatorji)
%v/v **10**

– Etanol (morda so potrebni stabilizatorji)
%v/v **5-10**

Obrazložitev

Bolje je imeti eno kategorijo motornega bencina z vsebnostjo 0-5 % v/v etanola in drugo kategorijo motornega bencina s 5–10 % v/v etanola.

Predlog spremembe 44

PRILOGA

Priloga V, opomba 3 (Direktiva 98/70/ES)

(3) Poletno obdobje se začne najpozneje 1. maja in konča po 30. septembru. Za države članice z *izjemno hladnimi ali hudimi zimami* se začne poletno obdobje najpozneje 1. junija in konča po 31. avgustu.

(3) Poletno obdobje se začne najpozneje 1. maja in konča po 30. septembru. Za države članice z *nizkimi poletnimi temperaturami* se začne poletno obdobje najpozneje 1. junija in konča po 31. avgustu.

Obrazložitev

Direktiva 98/70/ES o kakovosti goriva (spremenjena z Direktivo 2003/17/ES) je sprejela potrebo po višjem parnem tlaku (70kPa) in krajšem poletnem obdobju v severni Evropi, da se zagotovi delovanje vozil (hladni vžig) in zmanjšajo možnosti statičnega vžiga, ki povzroči požar med oskrbo vozila z gorivom na začetku in koncu poletnega obdobja v hladnejših državah, kot so skandinavske države in deli Združenega kraljestva. Prav tako je višja poletna omejitev parnega tlaka (70 kPa) pomenila, da bi se morale hlapljive emisije HOS v severni Evropi zmanjšati z nižjimi poletnimi temperaturami okolja, tako da bi bil okoljski učinek skladen s preostalo Evropo.

Predlog spremembe 45

PRILOGA

Priloga V, opomba 4 (Direktiva 98/70/ES)

(4) Za države članice z *izjemno hladnimi ali hudimi zimami največji* parni tlak ne sme presegati **70,0 kPa**. Kadar gorivo vsebuje etanol, lahko najvišji parni tlak v poletnem obdobju **60 kPa** preseže za vrednost iz tabele v Prilogi VI.

(4) Za države članice z *nizkimi poletnimi temperaturami najvišji* parni tlak ne sme presegati **66,0 kPa**. Kadar gorivo vsebuje etanol, lahko najvišji parni tlak v poletnem obdobju *ustrezno poletno omejitev parnega tlaka v višini 56 kPa ali 66 kPa* preseže za vrednost iz tabele v Prilogi VI.

Obrazložitev

Mešanje etanola lahko povzroči zvišanje parnega tlaka. Pomembno je zagotoviti, da ta zakonodaja ne bo zvišala trenutno najvišjega dovoljenega parnega tlaka. Zaradi tega in v skladu z najvišjim poletnim parnim tlakom je treba najvišji parni tlak v pogojih z izjemno hladnimi ali hudimi zimami znižati s 70 kPa na 66 kPa.

Direktiva 98/70/ES o kakovosti goriva (spremenjena z Direktivo 2003/17/ES) je sprejela potrebo po višjem parnem tlaku in krajšem poletnem obdobju v severni Evropi, da se zagotovi delovanje vozil (hladni vžig) in zmanjšajo možnosti statičnega vžiga, ki povzroči požar med oskrbo vozila z gorivom na začetku in koncu poletnega obdobja v hladnejših državah, kot so skandinavske države in deli Združenega kraljestva. Prav tako je višja poletna omejitev parnega tlaka pomenila, da bi se morale hlapljive emisije HOS v severni Evropi zmanjšati z nižjimi poletnimi temperaturami okolja, tako da bi bil okoljski učinek skladen s preostalo Evropo.

Predlog spremembe 46
PRILOGA
Priloga VI (Direktiva 98/70/ES)

PRILOGA VI
DOVOLJENO OdstOPANJE
PARNEGA TLAKA ZA MOTORNI
BENCIN, KI VSEBUJE ETANOL

črtano

<i>Vsebnost etanola (% v/v)</i>	<i>Dovoljeno odstopanje parnega tlaka (kPa)</i>
-------------------------------------	---

<i>0</i>	<i>0</i>
<i>1</i>	<i>3.65</i>
<i>2</i>	<i>5.95</i>
<i>3</i>	<i>7.20</i>
<i>4</i>	<i>7.80</i>
<i>5</i>	<i>8.0</i>
<i>6</i>	<i>8.0</i>
<i>7</i>	<i>7.94</i>
<i>8</i>	<i>7.88</i>
<i>9</i>	<i>7.82</i>
<i>10</i>	<i>7.76</i>

Dovoljeno odstopanje parnega tlaka za vmesno vsebnost etanola med naštetimi vrednostmi se določi s pomočjo premočrtne ekstrapolacije med vsebnostjo etanola, ki je neposredno nad in neposredno pod vmesno vrednostjo.

Obrazložitev

Predlog spremembe sledi predlogom sprememb istega avtorja k uvodnima izjavama 15 in 16 ter členu 1(5) (člen 7b (Direktiva 98/70/ES)) in členu 1(8) (člen 11 (Direktiva 98/70/ES)).

Evropski parlament je v svoji resoluciji o tematski strategiji o onesnaževanju zraka z dne 26. septembra 2006 pozval Komisijo, naj zmanjša hlapne organske spojine (HOS), ki tvorijo ozon, na 55 % od leta 2010 do 2020. Povečanje emisij HOS, do katerega bi prišlo v primeru uporabe dovoljenega odstopanja za etanol, ni v skladu s stališčem Evropskega parlamenta, niti ni upravičeno. Obstajajo tudi drugačni načini mešanja biogoriv z običajnimi gorivi, ki ne zvišujejo parnega tlaka. Odstopanje za etanol je zato neupravičeno in ga je treba črtati.

Predlog spremembe 47
PRILOGA
Priloga VI a (novo) (Direktiva 98/70/ES)

PRILOGA VIA

METODA ZA MERJENJE EMISIJ TOPLOGREDNIH PLINOV IZ VSEH VRST GORIVA V NJIHOVEM CELOTNEM ŽIVLJENJSKEM CIKLU

1. Pri poročanju o emisijah toplogrednih plinov iz vseh goriv v njihovem celotnem življenjskem ciklu se bodo upoštevali naslednji elementi:

(a) ekstrakcija/proizvodnja surovin, vključno s/z:

- načinom ekstrakcije, izmerjenim ali ocenjenim glede na mesto ekstrakcije;**
- oceno količine energije, uporabljene med ekstrakcijo, vključno s plamtenjem, uhajanjem in drugimi oblikami porabe energije glede na postopek;**
- vplivom sprememb rabe tal, vključno s premestitvami kmetijske dejavnosti;**
- količino energije, uporabljene pri proizvodnji in uporabi agrokemičnih snovi na enoto energije;**
- vplivom stranskih proizvodov;**
- uporabo goriva za proizvodno mehanizacijo na enoto;**

(b) prevoz in distribucija, vključno s/z:

- prevozom od črpališča do prvega mesta rafiniranja/prenosa na podlagi povprečja**

ekvivalentov CO₂ na enoto energije;

– številom prevoznih kilometrov od črpališča do mesta rafiniranja/prenosa;

– številom prevoznih kilometrov od mesta rafiniranja/prenosa do prodajnega mesta na podlagi povprečja ekvivalentov CO₂ na enoto energije;

(c) pretvorba/rafiniranje, vključno s/z:

– količino energije, uporabljene za postopek pretvorbe/rafiniranja na enoto energije;

– količino ekvivalentov CO₂ oddanih na enoto energije;

(d) končni proizvod:

– vsebnost ogljika na enoto energije.

2. Do 1. januarja 2011 bodo izhodiščni standardi za goriva oblikovani na podlagi emisij toplogrednih plinov med njihovim življenjskim ciklom, izmerjenih v skladu z odstavkom 1 te priloge. Za standarde bodo veljali izmerjeni rezultati dobavitelja goriva z najboljšim splošnim učinkom oziroma bo veljalo povprečje treh najboljših dobaviteljev. Po potrebi se lahko upošteva razlika med lahko in težko običajno surovo nafto.

3. Od 1. januarja 2012 naprej bi znižanje ekvivalentov CO₂ v skladu s členom 7a(2) lahko temeljilo na privzetih vrednostih za posamezno mesto ekstrakcije ali na fiksni vsebnosti ekvivalentov CO₂ na osnovi „od vira do porabnika“. Takšne privzete vrednosti so pri oceni učinkovitosti zmanjševanja emisij toplogrednih plinov določene s previdnostjo. Dobavitelji goriva se lahko od te vrednosti oddaljijo v pozitivnem smislu, če lahko dokažejo, da ima njihov proizvod v primerjavi s privzeto vrednostjo nižji učinek toplogrednih plinov.

Obrazložitev

V tej prilogi so podane metodološke smernice za merjenje CO₂ iz vseh goriv (vključno s fosilnimi gorivi, biogorivi, vodikom). Če lahko dobavitelji dosežejo znižanje, predvideno v členu 7, z uporabo goriv, kot je vodik, bi se vlaganja v nove tehnologije vozil močno povečala. Metodologija je razdeljena na tri dele: prvi del opisuje postopek spremljanja emisij toplogrednih plinov v celotni verigi, drugi del določa izhodiščne standarde za zniževanje emisij toplogrednih plinov, zadnji del pa opisuje fazo zniževanja in uvaja možnost uporabe privzetih vrednosti.

Predlog spremembe 48

PRILOGA

Priloga VI b (novo) (Direktiva 98/70/ES)

PRILOGA VI B

TRAJNOSTNA MERILA ZA BIOGORIVA IN BIOMASO

Merila biološke raznovrstnosti in družbeno trajnostna merila bodo osnovana na sistemu, v katerem je surovini za gorivo možno slediti do njenega vira in v katerem so vsa podjetja v verigi trajnostne proizvodnje biomase certificirana.

1. Merila biološke raznovrstnosti in okoljska merila med drugim zagotavljajo:

– da na biološko raznovrstnost ni nobenega večjega negativnega vpliva in da zlasti proizvodnja surovine ali ekstrakcija ne poteka v bližini dragocenih naravnih območij ali na zaščiteneh območjih, razen če je surovina sestavljena iz tokov odpadkov ali lesnih ostankov;

– da ne pride do krčenja gozdov ali neto izgube drugih zalog ogljika (kot so mokrišča in stalni travniki) nad ali pod tlemi zaradi proizvodnje surovin za gorivo;

– da se upoštevajo mednarodne konvencije in predpisi, zlasti ustrezni standardi Mednarodne organizacije dela in konvencije ZN o zaščiti avtohtonih ljudstev;

– da zaradi proizvodnje biogoriva ne pride do večjih negativnih vplivov na vodne vire (med drugim do pomanjkanja vode);

– ekstrakcija ali proizvodnja surovin za goriva ne škodujejo kakovosti zraka, vode in tal;

– obvezno redno poročanje, da se zagotovi, da ne pride do večjih negativnih vplivov zaradi posredne spremembe rabe tal ali do premestitve kmetijskih dejavnosti;

- da se doseže vsaj 50 % neposrednih prihrankov emisij toplogrednih plinov iz nefosilnih goriv, pridobljenih iz biomase, v primerjavi s fosilnim gorivom;

2. Socialna merila med drugim zagotavljajo:

– obvezno redno poročanje o socialnih posledicah proizvodnje biosurovin, zlasti na cene hrane, da se pokaže odsotnost negativnih vplivov, med drugim na varnost hrane;

– izjavo o soglasju lokalnih skupnosti/lokalnega prebivalstva;

– javni dostop do informacij in sodelovanje javnosti.

OBRAZLOŽITEV

Pregled direktive o kakovosti goriva ima dva namena, in sicer želi na eni strani izboljšati kakovost zraka z zmanjšanjem emisij, med drugim žvepla in policikličnih aromatskih ogljikovodikov, po drugi strani pa prispevati k boju proti podnebnim spremembam z zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov iz goriv za prevoz. Omenjeni drugi cilj predstavlja pomembno politično odločitev. Emisije toplogrednih plinov je treba najprej meriti ves njihov življenjski cikel: od faze ekstrakcije in proizvodnje, preko prevoza in distribucije do končne uporabe. Naslednji korak je zmanjšanje emisij. Gre za prvi primer, ko je za nek določen izdelek (gorivo) predvideno zmanjšanje na osnovi analize življenjskega cikla. Zanimiv je podatek, da je zvezna država Kalifornija v ZDA skoraj hkrati napovedala podobno pobudo, kar odpira nove možnosti za plodno sodelovanje z ZDA. Da bi se pripravili na politično razpravo, so koordinatorji v odboru Evropskega parlamenta za okolje naročili študijo z naslovom: *Vključitev trajnostnih meril v direktivo o kakovosti goriva*. Študija je bila objavljena v začetku julija. Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane in oddelek za to področje sta 5. julija organizirala delavnico, na kateri so strokovnjaki podali svoja mnenja, med povabljenimi udeleženci pa so bile tudi zainteresirane strani. V razpravi je sodelovalo okrog 50 ljudi, vključno s predstavniki Komisije, Ekonomsko-socialnega odbora, držav članic, predsedstva Sveta, naftne industrije, okoljskega gibanja in proizvajalcev biogoriv. V zadnjih mesecih je vaša poročevalka opravila številne pogovore z zainteresiranimi stranmi in s strokovnjaki. Maja se je udeležila simpozija na to temo, ki je bil v Kaliforniji. Posamezne odločitve o izbiri možnosti, tako v zvezi s kakovostjo zraka kot tudi s podnebnimi spremembami, je treba dodatno pojasniti.

1. Kakovost zraka

Direktiva o kakovosti goriva določa nove standarde za žveplov dioksid in policiklične aromatske ogljikovodike. V zvezi z vsebnostjo žvepla v gorivu za plovbo po celinskih poteh Komisija predlaga, da se zmanjšanje emisij izvede v dveh stopnjah: do 31. decembra 2009 na 300 mg/kg in do 31. decembra 2011 na 10 mg/kg. Komisija upravičuje ta pristop s sklicevanjem na dodatno porabo energije, ki je potrebna za zniževanje vsebnosti žvepla v gorivih. Toda trditvi, da gorivo z nizko vsebnostjo žvepla omogoča učinkovitejše ladijske motorje, je mogoče nasprotovati. Dodatna poraba energije v rafineriji se v veliki meri izravna z manjšo porabo goriva na ladjah. Učinkovitejši ladijski motorji so že na razpolago.

Komisija predlaga zmanjšanje največje dovoljene vsebnosti policikličnih aromatskih ogljikovodikov z 11 na 8 odstotkov. Povprečna vrednost v EU leži med 3 in 4 odstotki, medtem ko je 6-odstotna vrednost presežena samo v nekaj izjemnih primerih. Dodatno znižanje zgornje meje z 8 na 6 odstotkov bi torej lahko dosegli brez večjih dodatnih stroškov.

Parni tlak in etanol

Naslednja točka je parni tlak. Višji kot je parni tlak, večje so emisije hlapnih organskih spojin (HOS). Hlapne organske spojine imajo pomembno vlogo pri nastajanju ozona, ki je lahko zlasti v toplih pogojih resna zdravstvena težava. Prav zaradi škode, ki jih emisije hlapnih organskih spojin povzročajo zdravju, je Parlament v svoji resoluciji o tematski strategiji o kakovosti zraka pozval k ambicioznejšemu pristopu. Komisija ne predlaga nadaljnega

zmanjšanja in želi obdržati vrednost 60 kPa kot najvišji dovoljeni parni tlak z možnostjo povečanja te vrednosti na 70 kPa v arktičnih razmerah, tako da je vžig avtomobilskega motorja možen tudi na arktičnih območjih. Poleg tega Komisija predlaga povečanje te vrednosti, če se etanol meša z gorivom. Stranski učinek mešanja etanola z gorivom je zvišanje parnega tlaka, posledica tega pa je večji izpust emisij hlapnih organskih spojin v ozračje. Zvišanje parnega tlaka ni neposredno sorazmerno s količino etanola, uporabljenega za mešanje. Največjo vrednost doseže ob 5- odstotni mešanici, nato pa se vrednost postopoma spet zmanjša.

Za bolj uravnotežen predlog je vaša poročevalka preučila situacijo v ZDA. V večini zveznih držav ZDA je najvišji dovoljeni parni tlak bistveno nižji, to je 48 kPa. Zvišanje ni predvideno za primer mešanja z etanolom, čeprav države, v katerih kakovost zraka to dopušča, uporabljajo to možnost. Za podobno uvedbo nižjega parnega tlaka v EU ni tehničnih ovir. Mogoč je parni tlak 56 kPa. Poleg tega je odprto vprašanje, v kakšni meri je izjema za etanol sploh potrebna. Glede na to, da se parni tlak pri vmešanju majhnega deleža etanola hitro zviša, bi bilo dovoljeno zvišanje parnega tlaka v primeru vmešanja majhnega odstotka etanola spodbuda v napačno smer. V takem primeru bi se kakovost zraka z majhnim prispevkom k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov nesorazmerno poslabšala. Poročevalka zaradi tega predlaga omejeno odstopanje parnega tlaka v vrednosti 4 kPa, če je v gorivu vsaj 3 odstotke biogoriv.

Predlogi

Povzetek predlogov, ki jih predlaga poročevalka:

- pospeševanje znižanja vsebnosti žvepla v gorivih za celinsko plovbo,
- zmanjšanje največje dovoljene količine policikličnih aromatskih ogljikovodikov,
- prepoved škodljivega dodatka MMT,
- znižanje parnega tlaka in dovoljevanje izjem samo pri vmešanju 3 od 10 odstotkov biogoriv.

2. Toplogredni plini

Cestni promet povzroči približno 20 odstotkov emisij toplogrednih plinov v EU. Avtomobili morajo postati znatno učinkovitejši, da bi do leta 2020 dosegli 30-odstotno zmanjšanje CO₂, zmanjšati pa je treba tudi emisije CO₂, ki nastanejo zaradi goriv. Komisija predlaga, da se emisije toplogrednih plinov najprej izmerijo in nato v obdobju od 2011 do 2020 postopno zmanjšajo, in sicer vsako leto za 1 odstotek. Približno 85 odstotkov emisij toplogrednih plinov iz goriva nastane zaradi zgorevanja v avtomobilu, 15 odstotkov v skupni proizvodnji in postopku rafiniranja, vključno s prevozom in distribucijo goriva. Predlog Komisije za zmanjšanje emisij si zasluži vso podporo. Da bi dosegli zmanjšanje, se dobavitelji goriva lahko odločijo za učinkovitejše postopke ekstrakcije in rafiniranja, tako da za pridobivanje nafte oziroma pridobivanje motornega bencina in dizelskega goriva porabijo manj energije. Primerjalne študije, npr. avtorice Kristine Holmgren z *IVL Swedish Environmental Research Institute*, navajajo, da se rafinerije znotraj EU razlikujejo in da veliko možnosti za varčevanje z energijo še ni izkoriščenih. Druga možnost je proizvodnja in trženje alternativnih goriv, kot so zemeljski plin, vodik ali tekoči naftni plin. Seveda pa mora proizvodnja teh alternativnih goriv potekati v skladu z isto analizo od vira do porabnika. Tretja možnost je mešanje z biogorivi. Tudi v tem primeru je treba uporabiti pristop od vira do porabnika, kar bo pomenilo prednost za biogoriva, ki imajo boljšo bilanco toplogrednih plinov kot fosilna goriva.

Omenjeni predlog daje dobaviteljem goriva dovolj možnosti za izbiro po lastni presoji in dobavo tistih vrst goriva, ki imajo boljšo ogljikovo bilanco. Predlog si zasluži vso našo podporo, vendar bi bilo treba glede predloga Komisije vseeno podati nekaj pripomb:

1. Določanje metode

Komisija predlaga, da se pristop od vira do porabnika določi s postopkom komitologije. Ker je treba pri tem sprejeti precej pomembnih političnih odločitev, mora imeti Parlament besedo pri odločanju o številnih smernicah. To se lahko zagotovi z oblikovanjem smernic v novi prilogi, ki se jih lahko kasneje natančneje opredeli skladno s postopkom komitologije. Smernice lahko med drugim vključujejo odločitve o izhodiščnem letu in standardu.

2. Izhodiščno leto in standard

Naftne družbe so v neenaki meri vlagale v izboljšano učinkovitost. Po predlogu Komisije mora vsak dobavitelj priskrbeti podatke o emisijah toplogrednih plinov, ki bi zatem postali standard. To bi pomenilo, da vsaka družba uporablja drugačen standard, kar je v nasprotju z logiko notranjega trga. Prav tako je omenjeno v nasprotju s smislom za pravičnost, saj bi morale družbe, ki so vlagale v izboljšave, izpolnjevati strožje standarde kot njihovi tekmeči, ki so v učinkovitost vložili manj. Treba je določiti skupen standard, ki bo zagotovil enake pogoje. V idealnem primeru bi morale biti izhodiščno leto v preteklosti, saj bi zagotavljalo, da ravnanje ni pod vplivom strateških motivov. V tem primeru bi bilo treba uporabiti obstoječe študije. Ker pa precej podatkov manjka in ker se z rezultati ne strinja vsak dobavitelj goriva oziroma proizvajalec biogoriva, je morda boljše, da je izhodiščno leto v prihodnosti, in sicer čim prej po sprejetju te direktive. Na ta način lahko podatke posreduje vsak dobavitelj goriva in bo moral to početi tudi v prihodnosti.

3. Cilj

Predlagani cilj je en odstotek na leto. Strokovnjaki menijo, da je za doseg tega cilja potreben precejšen trud, kar pa je seveda zelo odvisno od izhodiščne točke ali osnovnega standarda. Vprašanje je, kako se bo iz podatkov, ki so jih posredovali dobavitelji goriva, določil standard. Vsekakor je priporočljivo, da se za standard ne izbere najnižje vrednosti in tudi ne povprečja. Da se zagotovi ustrezno raven ambicij, je treba seveda izbrati pristop izbora najboljšega tekmeca: v tem primeru najboljša družba (ali pa na primer povprečje najboljših treh družb) določi standard za vse. Pri tem pa je treba opozoriti na to, da je zelo verjetno, da bo najboljša družba upravljala z lahko nafto, saj ta zahteva manj obdelave in rafiniranja. Če bo standard določila najboljša družba, bo to močna spodbuda za ostale evropske dobavitelje goriva in bodo morda celo prisiljeni tudi sami uporabljati čim več lahke nafte. Tako bo cena za lahko nafto narasla, posledica pa bo, da bo več težke nafte namenjene državam, kot sta Kitajska in Indija. Ni rečeno, da je to boljše za emisije toplogrednih plinov v svetovnem merilu, saj se bi se tako emisije evropskih družb zgolj prenesle na druge družbe. Za dejansko zmanjšanje emisij bo morda treba uvesti dva standarda, enega za težko in drugega za lahko nafto. Potrebo po tem pa je mogoče določiti le na podlagi podatkov o dejanskih emisijah, ki jih bodo posredovali proizvajalci goriva. Poleg tega ne bo enostavno doseči 1-odstotnega zmanjšanja vsako leto. Lažje bo uresničiti 2-odstotno zmanjšanje vsaki dve leti, kar bo prineslo enako zmanjšanje emisij do leta 2020.

4. Celotna veriga

Predlog Komisije izrecno omenja pristop od vira do porabnika. To pomeni, da se upoštevajo emisije v celotni verigi. Za fosilna goriva veriga obsega ekstrakcijo nafte, plamtenje, primarno

obdelavo, prevoz, rafiniranje, distribucijo in emisije, ki nastanejo z zgorevanjem v motorju. Za biogoriva velja isto, vendar je pri njih poudarek na uporabi proizvodnih vnosov (kot na primer umetna gnojila) in na spremembi v rabi tal.

Priloga navaja omenjena merila tako, da so uporabna za nafto, plin, vodik in biogoriva. Druga možnost bi bil opis različnih metod za vsako vrsto biogoriva, vendar tak pristop zagotavlja, da metoda ni odvisna od tehnologije in da ni prikritega spodbujanja ene vrste biogoriva. Dobavitelj goriva se lahko sam odloči za možnost, ki se mu zdi najboljša.

5. Področje uporabe

Predlog Komisije se ne nanaša na vodik. Vsekakor je pomembno, da imajo dobavitelji goriva na voljo najboljše možnosti in se ne podpira le uporabe biogoriv. Zaradi tega je treba spremeniti člen 2, ki določa področje uporabe.

Eno izmed težjih vprašanj je elektrika. Seveda bi bilo dobro, če bi avtomobili delovali s trajnostno proizvedeno elektriko. Nekateri avtomobilski proizvajalci napovedujejo porast avtomobilov, ki se napajajo preko električnega omrežja, tako da baterije polnijo doma. V številnih primerih pa v ta način niso vključeni sedanji dobavitelji goriva. Vključevanje elektrike v področje uporabe je zaželeno, vendar pa dobavitelji goriva ponavadi ne dobavljajo elektrike. Trgovinski sistem bi premostil to oviro, vendar bi bila direktiva zato spet bolj zapletena.

6. Trajnostna merila

Četudi dobavitelji goriva na različne načine izpolnjujejo obveznosti zmanjševanja emisij, ta cilj nedvomno močno spodbuja k uporabi biogoriv. V zvezi s tem ni treba posebej poudarjati, da z mešanjem goriv z biogorivi, ki na podlagi analize od vira do porabnika povzročijo celo več emisij toplogrednih plinov ali le neznatno manj, ne bomo dosegli veliko. Vključitev merila, ki izrecno določa minimalno zahtevo glede učinka toplogrednih plinov, ni potrebna: dobaviteljem goriva ni treba vmešavati biogoriv s skromno učinkovitostjo ogljikovega dioksida.

Zadeva pa je drugačna, kadar beseda teče o trajnostnih merilih. Upravičeno obstaja zaskrbljenost glede vpliva, ki ga ima širša raba biogoriv na biološko raznovrstnost, okolje in socialne odnose. Vendar pa ni prav enostavno oblikovati meril, ki bodo v skladu s pravili Svetovne trgovinske organizacije. Nekaj evropskih držav je v tem oziru že naredilo prvo potezo. Priloga VIb na podlagi stališč Združenega kraljestva, Nemčije in Nizozemske oziroma vsaj njihovih začasnih stališč navaja številna merila, ki se ukvarjajo z odprtimi vprašanji glede biogoriv. V primeru socialnih meril je odgovor predvsem v obveznosti, da se spremljajo socialni vplivi in se pridobi soglasje lokalnega prebivalstva. V primeru biološke raznovrstnosti obstaja zaskrbljenost glede rabe vode in bližine pomembnih naravnih področij.

7. Združljivost z drugo zakonodajo: sistem trgovanja z emisijami in cilj glede biogoriv

Veliko je razprav glede združljivosti z ostalo zakonodajo in pobudami. Evropski svet se strinja z zavezujočim ciljem 10-odstotne primesi biogoriv pod dvema pogojevoma. Biogorivo mora biti trajnostno, druga generacija tehnologije pa mora biti ustrezno razvita. Ni treba posebej poudarjati, da morajo biti trajnostni cilji v prilogi k tej direktivi združljivi s splošnim pogojem za trajnost, ki ga je oblikoval Svet. Komisija trenutno pripravlja merila. Kasneje bo morda v Prilogi VIb zadostovalo sklicevanje na vzpostavljen seznam meril.

Drugi vidik združljivosti je trgovanje z emisijami. Rafinerije spadajo v sistem trgovanja z emisijami in morajo poročati o svojih emisijah ter kupovati dodatne pravice, če oddajajo več emisij, kot jih imajo pravico oddajati. Po mnenju nekaterih kometnatorjev je to zadostno zagotovilo, da bodo rafinerije v zvezi z emisijami ogljikovega dioksida delovale odgovorno, kar pomeni, da jim ni treba obvezno poročati. Spet drugi menijo, da sistem trgovanja z emisijami deluje kot spodbuda za zmanjšanje ogljikovega dioksida in ne nalaga brezpogojne obveznosti. Navsezadnje se lahko naftne družbe odločijo za nakup pravic za emisije na komercialnem trgu. Tako sistem trgovanja z emisijami kot tudi direktiva, ki se trenutno obravnava, zagotavljata spodbude: nobena pa ne nalaga zahteve po izboljšanju učinkovitosti v rafinerijah. Z drugimi besedami, druga drugo medsebojno krepita in si vsaj ne nasprotujeta.

8. Sklepne ugotovitve

Predlogi sprememb poročevalke so oblikovani tako, da zagotavljajo največjo stopnjo prilagodljivosti, enake pogoje in ambiciozne, vendar odgovorne cilje. Poleg tega je pomembno, da direktiva ne pogojuje tehnologije v tem smislu, da ne vsebuje dodatnih spodbud za posamezno vrsto goriva ali tehnologijo. Če povzamemo, to vključuje naslednje predloge sprememb:

- Priloga VIa: smernice za merilne metode, vključno z možnostjo uporabe standardnih vrednosti (privzetih vrednosti), pristop najboljšega tekmeca in po potrebi različne standarde za lahko in težko nafto,
- Priloga VIb: trajnostna merila: biološka raznovrstnost in socialne obveznosti,
- razširitev področja uporabe direktive: možnost uporabe vodika za zmanjšanje CO₂,
- večja prilagodljivost: 2-odstotno zmanjšanje emisij vsaki dve leti do leta 2020 je primerneje od 1-odstotnega letnega zmanjševanja,
- zagotovila trajnosti v novem členu 7c.

16.11.2007

MNENJE ODBORA ZA INDUSTRIJO, RAZISKAVE IN ENERGETIKO

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 98/70/ES glede specifikacij motornega bencina, dizelskega goriva in plinskega olja ter o uvedbi mehanizma za spremljanje in zmanjševanje emisij toplogrednih plinov zaradi uporabe goriv za cestni promet ter o spremembi Direktive Sveta 1999/32/ES glede specifikacij goriva, ki ga uporabljajo plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, in o razveljavitvi Direktive 93/12/EGS

(KOM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

Pripravljaivec mnenja: Miloslav Ransdorf

KRATKA OBRAZLOŽITEV

Direktiva o kakovosti goriva iz leta 1998 določa skupne specifikacije EU za bencin, dizel in plinsko olje za cestna vozila, tovarne čolne (barže) za celinske plovne poti ter necestno mobilno mehanizacijo, kot so lokomotive, stroji za zemeljska dela in traktorji.

Ta predlog je revizija Direktive o kakovosti goriva z namenom, da bi postavili nove standarde za goriva za cestni promet in tako dodatno zmanjšali onesnaževanje zraka z žveplom, trdnimi delci in poliaromatskimi ogljikovodiki. Z novimi standardi se bo prispevek goriv za cestni promet pri podnebnih spremembah moral zmanjšati. Ta revizija pa bi lahko predstavljala instrument za doseg cilja EU, da do leta 2020 doseže 10-odstotni delež biogoriva pri skupni porabi bencina in dizla za prevoz v EU.

Ključni ukrep predloga je, da dobavitelje goriva prisili, da od leta 2011 zmanjšajo emisije toplogrednih plinov, ki jih povzročajo njihova goriva v svojem življenjskem ciklusu (ob rafiniranju, prevozu in uporabi), za 1 % letno zato, da bi se spodbudil razvoj biogoriv in goriv z nizkim deležem ogljika. Posledica tega bo 10-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov do leta 2020, kar je 500 milijonov ton CO₂.

Med drugim predvideva tudi, da se za uporabo večjih količin biogoriv v bencinu določi posebna mešanica bencina z višjo dovoljeno vsebnostjo kisikovih spojin (t.i. "kisikovi dodatki), kar vključuje do 10 % etanola. Drugačne mešanice bencina bodo jasno označene, da bi se izognili morebitnemu tveganju poškodb pri obstoječih vozilih, ker je etanol neprimeren za sisteme napajanja z gorivom pri nekaterih motorjih.

Pripravljaivec mnenja pozdravlja ta predlog. Spodbujanje nadaljnega razvoja goriv z nizko vsebnostjo ogljika in drugih ukrepov za zmanjšanje emisij iz proizvodne verige goriv je ključnega pomena za zagotavljanje prispevka sektorja goriv pri doseganju ciljev EU za zmanjšanje toplogrednih plinov. Pripravljaivec mnenja močno podpira načelo zmanjšanja tako imenovanih emisij toplogrednih plinov goriv "od izvora do vozila", ki vključujejo emisije, do katerih pride pri proizvodnji goriva. To je najboljši način, da se industrije goriv usmerijo v trajnostno proizvodnjo, ki hkrati omogoča potrebno prožnost. Pripravljaivec mnenja tudi toplo pozdravlja predlagano merilo za najvišjo raven žvepla v dizlu, ki bo omogočilo proizvodnjo goriva z višjim izkoristkom, zmanjšalo emisije trdnih delcev in v prihodnosti uvedel možnost za sisteme za naknadno obdelavo.

Pripravljaivec mnenja meni, da je zmanjšanje emisij možno doseči le z bolj usklajenim in celostnim pristopom, ki ne zahteva samo uvedbe novih izdelkov in tehnologij pri gorivu in avtomobilski industriji ter pri njihovih dobaviteljih, ampak tudi trdno prepričanost nosilcev politik, ponudnikov infrastrukture ter voznikov (med drugim z uvedbo davka na emisije CO₂, izboljšanjem sposobnosti in obnašanja voznikov ter varnejšo infrastrukturo).

Pripravljaivec mnenja bi rad poudaril, da je treba najti prefinjeno ravnovesje med spodbujanjem razvoja trga za biogorivo in izogibanjem možnim tveganjem za škodo na obstoječih vozilih in okolju. Po mnenju pripravljavca mnenja predlog Komisije s tega vidika ni uravnotežen, ker spodbuja zgolj en vir sestavin biogoriva na škodo drugih, pri katerih bi bilo mogoče manj tveganja za neskladnost z obstoječimi vozili in okoljem.

Večja uporaba etanola namreč ni zgolj neustrezna za veliko obstoječih sistemov napajanja z gorivom, ampak bi povzročila tudi povečanje emisij onesnaževalnih hlapov. V predlogu Komisije je predvideno določeno odstopanje parnega tlaka za bencin z etanolom. Ti hlapi, znani tudi kot hlapljive organske spojine, prispevajo k onesnaženju s prizemnim ozonom in lahko povzročijo prezgodnjo smrt ljudi s težavami pri dihanju in srčnih bolnikov.

Pripravljaivec mnenja meni, da bi predlog lahko okrepili tako, da bi omogočili tudi druge možnosti (kot so bio-ETBE (etil-terciarni-butileter), bio-TAME (terciarni-amil-metileter), obnovljivi biometan, zemeljski plin ali vodik) in s tem prispevali k razvoju goriv z nizko vsebnostjo ogljika ter zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz proizvodne verige goriv. Z omogočanjem večje prožnosti pri uporabi vseh biosestavin bi Evropa lahko izkoristila njihov prispevek k doseganju novih ciljev EU v zvezi z biogorivi.

Pripravljaivec mnenja bi nadalje rad poudaril nenadomestljivo vlogo tehnoloških inovacij pri zmanjševanju količine toplogrednih plinov. Če bi na primer uporabljali patent, ki so ga izumili v Češki republiki, bi lahko zmanjšali emisije toplogrednih plinov za 70 %. Ločeno zbrani odpadki so lahko sekundarna surovina.

Na koncu želi pripravljavec mnenja poudariti potrebo po racionalizaciji celotnega prometnega sistema v EU. Sedanji delež cestnega prometa je previsok, delež železniškega prometa pa prenizek. Potrebno je pripraviti, predstaviti in obravnavati celovit pristop, ob upoštevanju celostnega prometnega sistema EU, in vanj vključiti vse primerne vrste prometa.

PREDLOGI SPREMEMB

Odbor za industrijo, raziskave in energetiko poziva Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane kot pristojni odbor, da v svoje poročilo vključi naslednje predloge sprememb:

Besedilo, ki ga predlaga Komisija¹

Predlogi sprememb Parlamenta

Predlog spremembe 1 UVODNA IZJAVA 2

(2) V sporočilu Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu – Tematska strategija o onesnaževanju zraka – so določeni cilji za zmanjšanje emisij onesnaževal do leta 2020. Cilji so bili izpeljani iz izčrpane analize stroškov in koristi. Zastavljeni so bili zlasti cilji za zmanjšanje emisij SO₂ za 82 %, emisij NO_x za 60 %, hlapnih organskih spojin (HOS) za 51 % in primarnega PM_{2,5} za 59 % glede na emisije v letu 2000. V prihodnji zakonodaji je treba obravnavati posledice sprememb Direktive 98/70/ES za emisije HOS iz bencinskih črpalk.

(2) V sporočilu Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu – Tematska strategija o onesnaževanju zraka – so določeni cilji za zmanjšanje emisij onesnaževal do leta 2020. Cilji so bili izpeljani iz izčrpane analize stroškov in koristi. Zastavljeni so bili zlasti cilji za zmanjšanje emisij SO₂ za 82 %, emisij NO_x za 60 %, hlapnih organskih spojin (HOS) za 51 % in primarnega PM_{2,5} za 59 % glede na emisije v letu 2000. V prihodnji zakonodaji je treba obravnavati posledice sprememb Direktive 98/70/ES za emisije HOS iz bencinskih črpalk. **Komisija mora pred predstavitvijo predloga o prihodnji zakonodaji predložiti poročilo o napredku.**

Obrazložitev

Ker je treba zmanjšati emisije toplogrednih plinov ter ob upoštevanju posledic za proizvajalce goriv in avtomobilov mora vsaka sprememba zakonodaje temeljiti na poročilu o napredku, v katerem se opredelijo vplivi posameznih predlogov na gospodarstvo, okolje in družbo.

Predlog spremembe 2 UVODNA IZJAVA 5

(5) Skupnost je sprejela predpise, ki omejujejo emisije onesnaževal iz lahkih in težkih cestnih vozil. Specifikacija goriva je eden od dejavnikov, ki vplivajo na način, na katerega je možno uresničiti omejitve emisij.

(5) Skupnost je sprejela predpise, ki omejujejo emisije onesnaževal iz lahkih in težkih cestnih vozil. Specifikacija goriva je eden od dejavnikov, ki vplivajo na način, na katerega je možno uresničiti omejitve emisij. **Emisije, ki onesnažujejo, je mogoče zmanjšati tudi z zagotavljanjem večje energetske učinkovitosti in razvoja**

¹ Še neobjavljeno v UL.

energetsko učinkovitega mestnega javnega prometa.

Obrazložitev

Proti podnebnim spremembam se je mogoče boriti tudi z zagotavljanjem večje energetske učinkovitosti in energetsko učinkovitejšega mestnega javnega prometa. V mestnih območjih živi 80 % prebivalstva in mestni promet proizvaja 40 % vseh emisij CO₂.

Predlog spremembe 3
UVODNA IZJAVA 6

(6) Cilj Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2003/30/ES z dne 8. maja 2003 o pospeševanju uporabe biogoriv ali drugih obnovljivih goriv v sektorju prevoza je pospeševati uporabo biogoriv znotraj Skupnosti. Strategija Skupnosti o biogorivih je podrobneje razdelana v sporočilu Komisije iz leta 2006 – Strategija EU za biogoriva. S svojo pripravljenostjo naprej razvijati biogoriva in tehnologijo biogoriv sporočilo jasno izraža, da rast biogoriv ne sme povzročiti povečanja okoljske škode in poudarja potrebo po izboljšanju prihranka toplogrednih plinov. Sporočilo priznava tudi potrebo po spodbujanju nadaljnega razvoja tehnologije biogoriv.

(6) Cilj Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2003/30/ES z dne 8. maja 2003 o pospeševanju uporabe biogoriv ali drugih obnovljivih goriv v sektorju prevoza je pospeševati uporabo biogoriv znotraj Skupnosti. Strategija Skupnosti o biogorivih je podrobneje razdelana v sporočilu Komisije iz leta 2006 – Strategija EU za biogoriva. S svojo pripravljenostjo naprej razvijati biogoriva in tehnologijo biogoriv sporočilo jasno izraža, da rast biogoriv ne sme povzročiti povečanja okoljske škode in poudarja potrebo po izboljšanju prihranka toplogrednih plinov. Sporočilo priznava tudi potrebo po spodbujanju nadaljnega razvoja tehnologije biogoriv. ***Primerno je vlagati v raziskovalne dejavnosti na področju biogoriv druge generacije, vendar se je treba izogibati konkurenci za uporabo zemljišč za gojenje živilskih pridelkov na eni strani in rastlin za proizvodnjo biogoriv na drugi.***

Obrazložitev

Biogoriva imajo pomembno vlogo pri omejevanju podnebnih sprememb, vendar pridelki za proizvodnjo biogoriv ne smejo nadomestiti živilskih pridelkov ali povzročiti pretirano zvišanje cen agroživilskih proizvodov.

Predlog spremembe 4
UVODNA IZJAVA 13

(13) Na podlagi izkušenj z uporabo Direktive 98/70/ES je treba pregledati

črtano

podrobnosti v zvezi z mešanjem etanola v motorni bencin, zlasti mejne vrednosti za parni tlak in možne alternative, da se zagotovi, da mešanice etanola ne presegajo sprejemljivih mejnih vrednosti za parni tlak.

Obrazložitev

Predlog Komisije ni uravnotežen, ker spodbuja zgolj en vir biogoriva (etanola) na škodo drugih. Večja uporaba etanola namreč ni primerna za veliko obstoječih sistemov napajanja z gorivom in bo povzročila povečanje emisij onesnaževalnih hlapov, ki prispevajo k onesnaženju s prizemnim ozonom in lahko povzročijo prezgodnjo smrt ljudi s težavami pri dihanju in srčnih bolnikov. Pomembno je, da se omogoči večja prožnost za uporabo vseh bio sestavin (kot so bio-ETBE (etil-terciarni-butileter), bio-TAME (terciarni-amil-metileter), obnovljivi biometan, zemeljski plin ali vodik).

Predlog spremembe 5
UVODNA IZJAVA 15

(15) Posledica mešanja etanola v motorni bencin je nelinearna sprememba parnega tlaka nastale mešanice goriv. Da se zagotovi, da parni tlak motornega bencina, ki nastane z mešanjem katerih koli dveh dovoljenih mešanic motornega bencina in etanola, ostane znotraj dovoljene mejne vrednosti za parni tlak, je treba za takšne mešanice opredeliti dovoljeno odstopanje za parni tlak, tako da ta ustreza dejanskemu povečanju parnega tlaka, ki je posledica dodajanja danega odstotka etanola motornemu bencinu. **črtano**

Obrazložitev

Predlog Komisije ni uravnotežen, ker spodbuja zgolj en vir biogoriva (etanola) na škodo drugih. Večja uporaba etanola namreč ni primerna za veliko obstoječih sistemov napajanja z gorivom in bo povzročila povečanje emisij onesnaževalnih hlapov, ki prispevajo k onesnaženju s prizemnim ozonom in lahko povzročijo prezgodnjo smrt ljudi s težavami pri dihanju in srčnih bolnikov. Pomembno je, da se omogoči večja prožnost za uporabo vseh bio sestavin (kot so bio-ETBE (etil-terciarni-butileter), bio-TAME (terciarni-amil-metileter), obnovljivi biometan, zemeljski plin ali vodik).

Predlog spremembe 6
UVODNA IZJAVA 16

(16) Da bi spodbudili uporabo goriv z nizkim deležem ogljika ter hkrati upoštevali cilje onesnaževanja zraka, bi morale rafinerije motornega bencina, če je le mogoče, dati na voljo zahtevane količine motornega bencina z nizkim parnim tlakom. Ker temu trenutno ni tako, se je mejna vrednost za parni tlak za mešanice etanola povečala, da se omogoči razvoj trga biogoriv.

črtano

Obrazložitev

Zvišanja najvišjega parnega tlaka v skladu s predlogom Komisije ni mogoče utemeljiti z varovanjem okolja in zdravja.

Predlog spremembe 7
UVODNA IZJAVA 21

(21) Tehnologije biogoriv se razvijajo. Potrebne so nadaljnje raziskave vseh možnih pristopov k pretvarjanju biomase v goriva za prevoz. Zato je primerno določiti uravnotežen pristop glede omejitev, ki so določene v Direktivi, da bi se po potrebi povečala uporaba različnih biogoriv. Mednje spadajo: metanol, etanol, višji alkoholi, etri in druge kisikove spojine.

(21) Tehnologije biogoriv se razvijajo. Potrebne so nadaljnje raziskave vseh možnih pristopov k pretvarjanju biomase v goriva za prevoz. Zato je primerno določiti uravnotežen **in tehnološko nevtralen** pristop glede omejitev, ki so določene v Direktivi, da bi se po potrebi povečala uporaba različnih biogoriv. Mednje spadajo: metanol, etanol, višji alkoholi, etri in druge kisikove spojine.

Obrazložitev

Da bi zagotovili nenehen razvoj tehnologije na področju biogoriv in ker so biogoriva pomembna za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov, je za zagotovitev svobodne konkurence bistveno načelo tehnološke nevtralnosti.

Predlog spremembe 8
ČLEN 1, TOČKA 2, TOČKA (C)
Člen 3, odstavek 3 (Direktiva 98/70/ES)

3. Gorivo, ki ustreza specifikaciji, določeni v Prilogi III, se označi v državnem jeziku ali jezikih **,Low biofuel petrol'** (motorni bencin

3. Gorivo, ki ustreza specifikaciji, določeni v Prilogi III, se označi v državnem jeziku ali jezikih **,Petrol'** (motorni bencin).

z nizko vsebnostjo biogoriva).

Gorivo, ki ustreza specifikaciji, določeni v Prilogi V, se označi v državnem jeziku ali jezikih „**High biofuel** petrol“ (motorni bencin z **visoko** vsebnostjo biogoriva).

Gorivo, ki ustreza specifikaciji, določeni v Prilogi V, se označi v državnem jeziku ali jezikih „**mešanica motornega bencina z nizko vsebnostjo nefosilnih sestavin**“.

Obrazložitev

Za potrošnike je ime biogorivo zavajajoče. V vsakem primeru mora biti poimenovanje „motorni bencin z visoko vsebnostjo biogoriva“ rezerviran za motorni bencin, ki dejansko ima visok odstotek vsebnosti biogoriva. Motorni bencin, ki vsebuje od 0 % do 5 % nefosilnih sestavin, je treba zato imenovati „motorni bencin“, motorni bencin, ki vsebuje od 5 % do 10 % nefosilnih sestavin pa „mešanica motornega goriva z nizko vsebnostjo nefosilnih sestavin“.

Predlog spremembe 9
ČLEN 1, TOČKA 5
Člen 7b (Direktiva 98/70/ES)

Člen 7b

črtano

Mešanje etanola v motorni bencin

V skladu s postopkom iz člena 11(2) se sprejmejo ukrepi v zvezi z mešanjem etanola v motorni bencin ter zlasti parnim tlakom iz Priloge VI in možnimi alternativami, s čimer se nebitveni elementi te direktive spremenijo in dopolnijo.“

Obrazložitev

Predlog Komisije ni uravnotežen, ker spodbuja zgolj en vir biogoriva (etanol) na škodo drugih. Večja uporaba etanola namreč ni primerna za veliko obstoječih sistemov napajanja z gorivom in bo povzročila povečanje emisij onesnaževalnih hlapov, ki prispevajo k onesnaženju s prizemnim ozonom in lahko povzročijo prezgodnjo smrt ljudi s težavami pri dihanju in srčnih bolnikov. Pomembno je, da se omogoči večja prožnost za uporabo vseh bio sestavin (kot so bio-ETBE (etil-terciarni-butileter), bio-TAME (terciarni-amil-metileter), obnovljivi biometan, zemeljski plin ali vodik).

Predlog spremembe 10
ČLEN 1, TOČKA 5
Člen 7b a (novo) (Direktiva 98/70/ES)

Člen 7ba

Trajnostna merila za biološke sestavine v gorivih

- 1. Med biološke sestavine, ki prispevajo k izpolnjevanju cilja iz člena 7a, štejejo le tiste, ki izpolnjujejo trajnostna merila in dokazano zmanjšujejo toplogredne pline na osnovi življenjskega cikla.**
- 2. Trajnostno merilo se sprejme v skladu s postopkom iz člena 11(2).**

Obrazložitev

Direktorat Komisije za okolje je treba pooblastiti, da oblikuje predlog o obveznih trajnostnih merilih za biološke sestavine v gorivih, ki jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom. Pristojni odbor Parlamenta mora v poročilu predlagati podrobnejša merila, ki jih je treba opredeliti že v direktivi.

Predlog spremembe 11
ČLEN 1, TOČKA 6
Člen 8 a (Direktiva 98/70/ES)

Člen 8a

Kovinski dodatki

Komisija nadaljuje z razvojem ustrezne preskusne metodologije v zvezi z uporabo kovinskih dodatkov v gorivu.

Člen 8a

Kovinski dodatki

Glede na obstoječe delo Skupnega raziskovalnega središča in uporabo obstoječih podatkov, Komisija nadaljuje z razvojem ustrezne preskusne metodologije v zvezi z uporabo kovinskih dodatkov v gorivu in z uporabo te metodologije oceni ali je treba predlagati omejitve za tiste, ki bi vplivali na učinkovito delovanje tehnologij za zmanjševanje onesnaževanja.

Predlog spremembe 12
ČLEN 1, TOČKA 7
Člen 9, točka (c) (Direktiva 98/70/ES)

(c) mejne vrednosti za parni tlak za etanol, ki se meša v motorni bencin;

črtano

Obrazložitev

Predlog Komisije ni uravnotežen, ker spodbuja zgolj en vir biogoriva (etanol) na škodo drugih. Večja uporaba etanola namreč ni primerna za veliko obstoječih sistemov napajanja z gorivom in bo povzročila povečanje emisij onesnaževalnih hlapov, ki prispevajo k onesnaženju s prizemnim ozonom in lahko povzročijo prezgodnjo smrt ljudi s težavami pri dihanju in srčnih bolnikov. Pomembno je, da se omogoči večja prožnost za uporabo vseh bio sestavin (kot so bio-ETBE (etil-terciarni-butileter), bio-TAME (terciarni-amil-metileter), obnovljivi biometan, zemeljski plin ali vodik).

Predlog spremembe 13
ČLEN 1, TOČKA 7 A (novo)
Člen 9 a (novo)(Direktiva 98/70/ES)

(7a) Doda se člen 9a:

Člen 9a

Da bi prispevala k uresničevanju ciljev Evropske unije zmanjšati emisije toplogrednih plinov in k vzpostavitvi mehanizma za spremljanje in poročanje o življenjskem ciklu emitiranih toplogrednih plinov zaradi uporabe goriv za cestni promet, Komisija najpozneje 31. decembra 2010:

1. Parlamentu in Svetu predloži poročilo o možnih mehanizmih za zmanjšanje teh emisij. Komisija upošteva zlasti:

(a) razvoj primerne metodologije za oceno življenjskega cikla emisij toplogrednih plinov iz cestnih goriv;

(b) pojasnitev odnosa med mehanizmi za zmanjševanje, sistemom EU za trgovanje z emisijami in obveznostmi države članice, ki izhajajo iz kjotskega protokola;

(c) oceni izvedljivost in časovni okvir postopnega doseganja posebnih ciljev zmanjšati emisije toplogrednih plinov;

(d) oceni vpliv teh ciljev na poslovno dejavnost, gospodarstvo in družbo.

2. Komisija lahko na podlagi tega poročila

Parlamentu in Svetu predloži predloge sprememb te direktive v skladu z določbami Direktive 2003/30/ES in prihodnje zakonodaje na tem področju.“ Or. en

Obrazložitev

Čeprav je oblikovanje poročanja in spremljanja mehanizmov življenjskega cikla emisij toplogrednih plinov iz cestnih goriv zaželeno, je najprej treba razviti usklajeno in stvarno metodologijo za učinkovit izračun teh emisij. Prezgodaj je, da bi na tej stopnji določili cilj 10 % emisij toplogrednih plinov, ker to neposredno vpliva na količino in trajnost biogoriv, ki bodo v prodaji in katerih uporaba se bo spodbujala v EU. Komisija mora najprej opraviti vse potrebne osnovne pogoje, šele nato naj predlaga revizijo direktive.

Predlog spremembe 14
ČLEN 1, TOČKA 12
Priloga III, opomba 5 (Direktiva 98/70/ES)

Priloga III se spremeni:

črtano

Opomba 5 se spremeni tako, da se doda naslednje besedilo: „Kadar gorivo vsebuje etanol, lahko najvišji parni tlak v poletnem obdobju vrednost 60 kPa preseže za vrednost iz tabele v Prilogi VI.“

Obrazložitev

Predlog Komisije ni uravnotežen, ker spodbuja zgolj en vir biogoriva (etanol) na škodo drugih. Večja uporaba etanola namreč ni primerna za veliko obstoječih sistemov napajanja z gorivom in bo povzročila povečanje emisij onesnaževalnih hlapov, ki prispevajo k onesnaženju s prizemnim ozonom in lahko povzročijo prezgodnjo smrt ljudi s težavami pri dihanju in srčnih bolnikov. Pomembno je, da se omogoči večja prožnost za uporabo vseh bio sestavin (kot so bio-ETBE (etil-terciarni-butileter), bio-TAME (terciarni-amil-metileter), obnovljivi biometan, zemeljski plin ali vodik).

Predlog spremembe 15
ČLEN 1, TOČKA 13, TOČKA (A)
Priloga IV (Direktiva 98/70/ES)

(a) V vrstici „policiklični aromatski ogljikovodiki“ se vnos v stolpcu „Maksimum“ nadomesti z „8“.

(a) V vrstici „policiklični aromatski ogljikovodiki“ se vnos v stolpcu „Maksimum“ nadomesti s „6“.

Obrazložitev

Zmanjšanje najvišje omejitve je v skladu z dejanskimi tržnimi razmerami. Skoraj vsa goriva

na evropskem trgu že vsebujejo od 1 % do 6 % spojine PAH.

Predlog spremembe 16
PRILOGA
Priloga V, naslov (Direktiva 98/70/ES)

OKOLJSKE SPECIFIKACIJE ZA
GORIVA NA TRGU, NAMENJENA
VOZILOM, OPREMLJENIM Z
MOTORJEM NA PRISILNI VŽIG

OKOLJSKE SPECIFIKACIJE ZA
GORIVA NA TRGU, **KI VSEBUJEJO
NAJMANJ 5 % v/v BIOLOŠKIH
SESTAVIN IN SO** NAMENJENA
VOZILOM, OPREMLJENIM Z
MOTORJEM NA PRISILNI VŽIG

Obrazložitev

V skladu s predlaganimi spremembami se zahteva, da motorni bencin vsebuje najmanj 5 % v/v bioloških sestavin, izbira sestavin pa se prepusti distributorjem. Najvišje vrednosti posameznih bioloških sestavin so v tabeli že navedene, najnižje vrednosti pa niso potrebne, saj je določena skupna najnižja vrednost 5 %.

Predlog spremembe 17
PRILOGA
Priloga V, vrstica 19 do 19 e (novo) (Direktiva 98/70/ES)

PREDLOG SPREMEMBE PARLAMENTA

<i>biološke sestavine</i>	<i>% v/v</i>	<i>5</i>	
<i>---bioetanol (morda so potrebni stabilizatorji)</i>	<i>% v/v</i>		<i>10</i>
<i>---bioalkoholi, ki vsebujejo tri atome ogljika na molekulo</i>	<i>% v/v</i>		<i>7</i>
<i>---bioalkoholi, ki vsebujejo štiri atome ogljika na molekulo</i>	<i>% v/v</i>		<i>10</i>
<i>---bioetri, ki vsebujejo pet ali več atomov ogljika na molekulo</i>	<i>% v/v</i>		<i>22</i>

Obrazložitev

V skladu s predlaganimi spremembami se zahteva, da motorni bencin vsebuje najmanj 5 % v/v bioloških sestavin, izbira sestavin pa se prepusti distributorjem. Najvišje vrednosti posameznih bioloških sestavin so v tabeli že navedene, najnižje vrednosti pa niso potrebne, saj je določena skupna najnižja vrednost 5 %. V okviru predlaganih omejitev je mogoče doseči 10-odstotno vsebnost biogoriva (etanola).

Predlog spremembe18
PRILOGA
Priloga V, opomba 4 (Direktiva 98/70/ES)

(4) Za države članice z izjemno hladnimi ali hudimi zimami največji parni tlak ne sme presegati 70,0 kPa. **Kadar gorivo vsebuje etanol, lahko najvišji parni tlak v poletnem obdobju vrednost 60 kPa preseže za vrednost iz tabele v Prilogi VI.**

(4) Za države članice z izjemno hladnimi ali hudimi zimami največji parni tlak ne sme presegati 70,0 kPa.

Obrazložitev

Predlog Komisije ni uravnotežen, ker spodbuja zgolj en vir biogoriva (etanol) na škodo drugih. Večja uporaba etanola namreč ni primerna za veliko obstoječih sistemov napajanja z gorivom in bo povzročila povečanje emisij onesnaževalnih hlapov, ki prispevajo k onesnaženju s prizemnim ozonom in lahko povzročijo prezgodnjo smrt ljudi s težavami pri dihanju in srčnih bolnikov. Pomembno je, da se omogoči večja prožnost za uporabo vseh bio sestavin (kot so bio-ETBE (etil-terciarni-butileter), bio-TAME (terciarni-amil-metileter), obnovljivi biometan, zemeljski plin ali vodik).

Predlog spremembe 19
PRILOGA
Priloga VI (Direktiva 98/70/ES)

Ta priloga se črta.

Obrazložitev

Predlog Komisije ni uravnotežen, ker spodbuja zgolj en vir biogoriva (etanol) na škodo drugih. Večja uporaba etanola namreč ni primerna za veliko obstoječih sistemov napajanja z gorivom in bo povzročila povečanje emisij onesnaževalnih hlapov, ki prispevajo k onesnaženju s prizemnim ozonom in lahko povzročijo prezgodnjo smrt ljudi s težavami pri dihanju in srčnih bolnikov. Pomembno je, da se omogoči večja prožnost za uporabo vseh bio sestavin (kot so bio-ETBE (etil-terciarni-butileter), bio-TAME (terciarni-amil-metileter), obnovljivi biometan, zemeljski plin ali vodik).

POSTOPEK

Naslov	Spremljanje in zmanjševanje emisij toplogrednih plinov iz goriv (cestni promet in plovba po celinskih plovnih poteh)	
Referenčni dokumenti	KOM(2007)0018 - C6-0061/2007 - 2007/0019(COD)	
Pristojni odbor	ENVI	
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	ITRE 13.3.2007	
Okrepljeno sodelovanje – datum razglasitve na zasedanju	Miloslav Ransdorf 12.4.2007	
Obravnava v odboru	26.6.2007	12.9.2007
Datum sprejetja	12.11.2007	
Izid končnega glasovanja	+: 34 –: 0 0: 3	
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Jan Březina, Renato Brunetta, Jerzy Buzek, Giles Chichester, Gianni De Michelis, Den Dover, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, Fiona Hall, David Hammerstein, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Nikolaos Vakalis, Dominique Vlasto	
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Avril Doyle, Robert Goebbels, Satu Hassi, Edit Herczog, Vittorio Prodi, Esko Seppänen, Hannes Swoboda, Lambert van Nistelrooij	
Namestniki (člen 178(2)), navzoči pri končnem glasovanju	Eva Lichtenberger	

13.9.2007

MNENJE ODBORA ZA KMETIJSTVO IN RAZVOJ PODEŽELJA

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 98/70/ES glede specifikacij motornega bencina, dizelskega goriva in plinskega olja ter o uvedbi mehanizma za spremljanje in zmanjševanje emisij toplogrednih plinov zaradi uporabe goriv za cestni promet ter o spremembi Direktive Sveta 1999/32/ES glede specifikacij goriva, ki ga uporabljajo plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, in o razveljavitvi Direktive 93/12/EGS

(KOM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

Pripravljaivec mnenja: Joseph Daul

KRATKA OBRAZLOŽITEV

Predlog direktive, ki ga vlaga Evropska komisija glede specifikacij motornega bencina, dizelskega goriva in plinskega olja, ki spreminja direktivo 98/70/ES z dne 13. oktobra 1998, predstavlja pomemben korak k spodbujanju in razvijanju biogoriv v Evropski uniji.

Evropski parlament je zavzel številna stališča v podporo vsem pobudam Evropske unije za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. Na zasedanju Evropskega sveta 8. in 9. marca 2007 je bilo sklenjeno, da morajo do leta 2020 obnovljive energije predstavljati 20 % v Evropski uniji porabljene energije, biogoriva sama pa 10 % porabljenih goriv.

Poleg tega sedanje reforme ureditve trga rastlinskih proizvodov zmanjšujejo tržišče za tovrstno proizvodnjo. Biogoriva ponujajo alternativne možnosti kmetijskim proizvajalcem ter tako krepijo evropsko politiko urejanja okolja in zaposlovanja na podeželju. Še več, trenutno neobdelane površine predstavljajo rezervo za zadovoljevanje teh novih potreb.

Glede na to predstavlja predlog direktive Evropske komisije o spremembi specifikacij motornega bencina, ki vsebuje biogoriva, pomemben element evropske politike, ki omogoča njihovo lažjo uporabo.

Treba je uskladiti tehnične specifikacije iz direktive 98/70/ES s političnimi cilji Evropske unije.

Predvsem je treba vedeti, da bodo evropski cilji za uporabo biogoriv doseženi le, če bodo

proizvajalci in distributerji etanol neposredno vmešali v motorni bencin. Ena od rešitev bi bila, da bi naftne družbe proizvajalcem biogoriv ali distributerjem dale na razpolago ustrezne količine motornega bencina z nizko hlapnostjo, kar se danes ne dogaja. Da bi obšli to oviro, Evropska komisija predlaga spremembo sedanjih specifikacij motornega bencina.

Ker želijo države članice med drugim takoj uvesti določbe o neposrednem mešanju etanola v motorni bencin ter tako izpolniti pričakovanja evropskih državljanov, jim mora biti to omogočeno. Ta obrazložitev je toliko bolj potrebna, ker bi morale priti do revizije direktive že ob koncu leta 2005, kar predstavlja do sedaj že skoraj dve leti zamude.

Nazadnje pa nas razvoj motornih tehnologij in biogoriv, ki naj bi bila uporabljena v prihodnosti, vodi k razmišljanju, da bodo v prihodnosti mešanice prekoračile sedanjo mejo 5 % etanola v motornem bencinu. Kljub temu, da je ta cilj zelo zaželen, ker je v skladu s politiko zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, pa je treba paziti, da bodo potrošniki o teh novostih kar se da izčrpno seznanjeni, da bi se izognili vsem težavam zaradi uporabe biogoriv v starejših motorjih, ki temu niso prilagojeni.

V skladu z evropsko direktivo št. 85/536/EGS se lahko sedaj za evropske avtomobile uporablja gorivo, ki vsebuje do 5 % bioetanola ali 15 % etilertbutilnega etra (ETBE). Zaradi tega se predlaga uvedba poenostavljene nalepke samo za motorni bencin, ki ima več kot 5 % etanola ali 15 % ETBE.

Razvoj biogoriv je samo eden od dejavnikov evropske politike za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v prometnem sektorju. Če želi Evropska unija spoštovati mednarodne obveze na področju varstva okolja, je treba za področje prometa takoj določiti nove omejitve.

Evropska komisija predlaga, da se v predlog direktive vključi postopek, s katerim naj se določi ukrepe za spoštovanje načela o zmanjšanju CO₂ v prometu v obdobju od 1. januarja 2011 do 2020.

Vsi evropski državljani zagovarjajo politiko, katere cilj je, da se v naslednjih desetih letih emisije toplogrednih plinov, proizvedenih v življenjskem ciklu goriv na enoto energije, znižajo za 10 %. Zaradi pomembnosti tega cilja bi morale evropske institucije nameniti posebno razpravo določitvi ukrepov, ki naj bi bili sprejeti na tem področju.

Zaradi potrebe po hitrem ukrepanju, ki ga zahtevajo dane razmere, odbor za kmetijstvo podpira načelo, da se določbe vključijo v to direktivo, čeprav je njen glavni cilj sprememba kakovosti motornega bencina.

Prav tako bo odbor budno spremljal določitev ukrepov, ki bodo sprejeti na evropski ravni in ki jih bodo morale države članice začeti izvajati s 1. januarjem 2009. Zato poziva Komisijo, naj Evropski parlament seznanja s potekom razprav ter mu poroča zlasti o razlogih, zaradi katerih bi prišlo do zamud pri izvajanju teh ukrepov.

PREDLOGI SPREMEMB

Odbor za kmetijstvo in razvoj podeželja poziva Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane kot pristojni odbor, da v svoje poročilo vključi naslednje predloge sprememb:

Besedilo, ki ga predlaga Komisija¹

Predlogi sprememb Parlamenta

Predlog spremembe 1
UVODNA IZJAVA 6

(6) Cilj Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2003/30/ES z dne 8. maja 2003 o pospeševanju uporabe biogoriv ali drugih obnovljivih goriv v sektorju prevoza je pospeševati uporabo biogoriv znotraj Skupnosti. Strategija Skupnosti o biogorivih je podrobneje razdelana v sporočilu Komisije iz leta 2006 – Strategija EU za biogoriva. S svojo pripravljenostjo naprej razvijati biogoriva in tehnologijo biogoriv sporočilo jasno izraža, da rast biogoriv ne sme povzročiti povečanja okoljske škode in poudarja potrebo po izboljšanju prihranka toplogrednih plinov. Sporočilo priznava tudi potrebo po spodbujanju nadaljnega razvoja tehnologije biogoriv.

(6) Cilj Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2003/30/ES z dne 8. maja 2003 o pospeševanju uporabe biogoriv ali drugih obnovljivih goriv v sektorju prevoza je pospeševati uporabo biogoriv znotraj Skupnosti. **Biogoriva so eno od sredstev za doseganje ciljev Evropske unije na področju zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, zlasti v prometu.** Strategija Skupnosti o biogorivih je podrobneje razdelana v sporočilu Komisije iz leta 2006 – Strategija EU za biogoriva. S svojo pripravljenostjo naprej razvijati biogoriva in tehnologijo biogoriv sporočilo jasno izraža, da rast biogoriv ne sme povzročiti povečanja okoljske škode in poudarja potrebo po izboljšanju prihranka toplogrednih plinov. Sporočilo priznava tudi potrebo po spodbujanju nadaljnega razvoja tehnologije biogoriv.

Predlog spremembe 2
UVODNA IZJAVA 9

(9) Izgorevanje goriva za cestni promet je odgovorno za približno 20 % emisij toplogrednih plinov Skupnosti. **Eden od pristopov za zmanjšanje teh emisij je s skrajšanjem življenjskega cikla emitiranih toplogrednih plinov teh goriv.** To je možno na številne načine. Ob upoštevanju želje Skupnosti po dodatnem zmanjševanju emisij toplogrednih plinov in pomembnosti vloge emisij iz cestnega prometa je primerno vzpostaviti mehanizem, ki bi od dobaviteljev

(9) Izgorevanje goriva za cestni promet je odgovorno za približno 20 % emisij toplogrednih plinov Skupnosti. **Za zmanjšanje teh emisij je nujno treba zmanjšati emisije toplogrednih plinov, ki jih proizvajajo goriva v svojem življenjskem ciklu.** To je možno na številne načine. Ob upoštevanju želje Skupnosti po dodatnem zmanjševanju emisij toplogrednih plinov in pomembnosti vloge emisij iz cestnega prometa je primerno vzpostaviti mehanizem,

¹ Še neobjavljeno v UL.

goriva zahteval, da poročajo o življenjskem ciklu emitiranih toplogrednih plinov goriva, ki ga dobavljajo, in da emisije od leta 2010 naprej zmanjšujejo za dogovorjeno letno količino. Ker **bi bila ena od posledic** te direktive večja možnost uporabe biogoriv, se bodo skladno z določbami Direktive 2003/30/ES razvili mehanizmi za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in poročanje o njih.

ki bi od dobaviteljev goriva zahteval, da poročajo o življenjskem ciklu emitiranih toplogrednih plinov goriva, ki ga dobavljajo, in da emisije od leta 2010 naprej zmanjšujejo za dogovorjeno letno količino. Ker **je eden od ciljev** te direktive prispevati k razvoju biogoriv, se bodo skladno z določbami Direktive 2003/30/ES razvili mehanizmi za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in poročanje o njih, **ki bodo morali biti vzpostavljeni najkasneje do 31. decembra 2008.**

Obrazložitev

Treba je vzpostaviti politiko, ki dejansko želi zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, če ne Evropska unija ne bo mogla spoštovati svojih obvez na tem področju.

Predlog Komisije za direktivo o specifikaciji motornih bencinov bi moral biti sprejet že do 31. decembra 2005. Zamude povzročajo neprestano odlaganje dejanske vzpostavitve evropske politike za zmanjšanje toplogrednih plinov. Zaradi tega mora Evropska unija nujno sprejeti potrebne določbe za začetek uporabe v najkrajšem možnem času vseh nujnih elementov za izvajanje dinamične politike zmanjševanja toplogrednih plinov, zato je nujno potrebno določiti skrajni rok za vzpostavitev mehanizmov za zmanjšanje toplogrednih plinov in poročanje o njih.

Predlog spremembe 3 UVODNA IZJAVA 9 A (novo)

(9a) Vsekovsod mora nujno priti do zmanjšanja emisij toplogrednih plinov. Evropska unija bi morala s pomočjo zastavljenih ciljev dokazati možnosti izvajanja politike za zmanjšanje emisije toplogrednih plinov. Ob upoštevanju okoljskih posledic, ki so v igri, je treba mehanizem poročanja o emisijah in o zmanjšanju emisij toplogrednih plinov vzpostaviti pred 1. januarjem 2009. Če do tega ne bi prišlo, bi morala Komisija Evropskemu parlamentu poročati o razlogih za zamudo.

Obrazložitev

V vseh državah mora nujno priti do zmanjšanja emisij toplogrednih plinov. Evropska unija

mora s pomočjo zastavljenih ciljev dokazati možnosti izvajanja politike za zmanjšanje emisije toplogrednih plinov.

Predlog spremembe 4
UVODNA IZJAVA 11

(11) Cilj **Komisije** je doseči vsaj 10-odstotni delež biogoriva med gorivi za prevoz do leta 2020. Stalni tehnični napredek na področju tehnologije motornih vozil in goriva, povezan s stalno željo po zagotovitvi optimalne stopnje varovanja zdravja in okolja, zahteva redni pregled specifikacij goriva na podlagi nadaljnjih študij in analiz vpliva učinka dodatkov in sestavin biogoriva na emisije onesnaževal. Zato je treba redno poročati o možnosti za lažje doseganje dekarbonizacije goriv za prevoz.

(11) Cilj **Evropske unije** je doseči vsaj 10-odstotni delež biogoriva med gorivi za prevoz do leta 2020. Stalni tehnični napredek na področju tehnologije motornih vozil in goriva, povezan s stalno željo po zagotovitvi optimalne stopnje varovanja zdravja in okolja, zahteva redni pregled specifikacij goriva na podlagi nadaljnjih študij in analiz vpliva učinka dodatkov in sestavin biogoriva na emisije onesnaževal. Zato je treba redno poročati o možnosti za lažje doseganje dekarbonizacije goriv za prevoz.

Obrazložitev

Evropski parlament je vedno podpiral ambiciozni cilj uporabe biogoriv. Evropski svet je v svojem sporočilu z dne 8. in 9. marca opozoril na cilj obvezne uporabe najmanj 10 % biogoriv v gorivih, uporabljenih v prometu.

Predlog spremembe 5
UVODNA IZJAVA 11 A (novo)

(11a) Komisija bi morala izdelati zakonodajni predlog, ki bi jamčil, da proizvodnja goriva iz rastlinskih surovin ne bo ogrožala varnosti hrane.

Obrazložitev

Glavni cilj skupne kmetijske politike je varnost hrane za prebivalstvo. Surovine za rastlinska goriva se proizvajajo na istih površinah kot živila, zato mora zakonodaja jamčiti, da rastlinska goriva ne bodo ogrožala varnosti hrane, tudi v državah v razvoju.

Predlog spremembe 6
UVODNA IZJAVA 12 A (novo)

(12a) Posledica mešanja etanola v motorni bencin je nelinearna sprememba parnega

tlaka nastalega goriva.

Obrazložitev

Dobro razumevanje zastavljenih problemov vodi k spremembi razvrstitve predlogov sprememb.

Predlog spremembe 7
UVODNA IZJAVA 13

(13) Na podlagi izkušenj z uporabo Direktive 98/70/ES je treba pregledati podrobnosti v zvezi z mešanjem etanola v motorni bencin, zlasti mejne vrednosti za parni tlak in možne alternative, da se zagotovi, da mešanice etanola ne presegajo sprejemljivih mejnih vrednosti za parni tlak.

(13) Na podlagi izkušenj z uporabo Direktive 98/70/ES je treba pregledati podrobnosti v zvezi z mešanjem etanola v motorni bencin, zlasti mejne vrednosti za parni tlak in možne alternative, da se zagotovi, da mešanice etanola ne presegajo sprejemljivih mejnih vrednosti za parni tlak. ***Parni tlak mešanic je odvisen tudi od osnovne sestave motornega bencina.***

Obrazložitev

Ker je pri določenem deležu etanola hlapnost etanola stalna, je sestava motornega bencina v mešanici tisti dejavnik, ki določa hlapnost končnega proizvoda.

Predlog spremembe 8
UVODNA IZJAVA 14

(14) ***Posledica mešanja etanola v motorni bencin je povečanje parnega tlaka nastalega goriva, zato je*** parni tlak za mešanice motornega bencina treba nadzirati, da se omejijo emisije onesnaževal zraka.

(14) Parni tlak za mešanice motornega bencina je treba nadzirati, da se omejijo emisije onesnaževal zraka. ***Dejstvo je, da povečanje parnega tlaka mešanice motornega bencina in etanola doseže svojo najvišjo stopnjo pri mešanici 5 % etanola v volumnu, kasneje pa se pri mešanici z višjimi odstotki znižuje.***

Obrazložitev

Dejstvo je, da povečanje parnega tlaka mešanice motornega bencina in etanola doseže svojo najvišjo stopnjo pri mešanici 5% etanola v volumnu, kasneje pa se pri mešanici z višjimi odstotki znižuje.

Predlog spremembe 9

UVODNA IZJAVA 15

(12a) Posledica mešanja etanola v motorni bencin je nelinearna sprememba parnega tlaka nastalega goriva. Da se zagotovi, da parni tlak motornega bencina, ki nastane z mešanjem katerih koli dveh dovoljenih mešanic motornega bencina in etanola, ostane znotraj dovoljene mejne vrednosti za parni tlak, je treba za takšne mešanice opredeliti dovoljeno odstopanje za parni tlak, tako da ta ustreza dejanskemu povečanju parnega tlaka, ki je posledica dodajanja danega odstotka etanola motornemu bencinu.

(15) Da se zagotovi, da parni tlak motornega bencina, ki nastane z mešanjem katerih koli dveh dovoljenih mešanic motornega bencina in etanola, ostane znotraj dovoljene mejne vrednosti za parni tlak, je treba za takšne mešanice opredeliti dovoljeno odstopanje za parni tlak, **zato da se pri tem upošteva dano kakovost motornega bencina** in da ta ustreza dejanskemu povečanju parnega tlaka, ki je posledica dodajanja danega odstotka etanola motornemu bencinu.

Obrazložitev

Ker je pri določenem odstotku etanola hlapnost etanola stalna, je sestava bencina v mešanici tisti dejavnik, ki določa hlapnost končnega proizvoda.

Predlog spremembe 10 UVODNA IZJAVA 16

(16) Da bi spodbudili uporabo goriv z nizkim deležem ogljika ter hkrati upoštevali cilje onesnaževanja zraka, bi morale rafinerije motornega bencina, če je le mogoče, dati na voljo zahtevane količine motornega bencina z nizkim parnim tlakom. **Ker temu trenutno ni tako, se je mejna vrednost za parni tlak za mešanice etanola povečala, da se omogoči razvoj trga biogoriv.**

(16) Da bi spodbudili uporabo goriv z nizkim deležem ogljika ter hkrati upoštevali cilje onesnaževanja zraka, bi morale rafinerije motornega bencina, če je le mogoče, dati na voljo zahtevane količine motornega bencina z nizkim parnim tlakom. **Sicer je žal treba ugotoviti, da temu trenutno ni tako, ker je razpoložljivost motornega bencina z nizkim parnim tlakom še vedno izrazito nezadostna.**

Obrazložitev

Žal vsakodnevno ugotavljamo, da evropske rafinerije proizvajalcem biogoriv, ki proizvajajo mešanice motornega bencina in etanola, ne zagotavljajo vseh nujnih količin motornega bencina z nizkim parnim tlakom. Takšen položaj je obžalovanja vreden, saj zavira razvoj biogoriv in postavlja pod vprašaj politične cilje, ki si jih je zastavila Evropska unija.

Predlog spremembe 11 UVODNA IZJAVA 16 A (novo)

(16 a) Zaradi takšnega pomanjkanja bi bilo treba najvišji dovoljeni parni tlak za mešanice, ki vsebujejo etanol, povečati, da se omogoči nujni razvoj trga biogoriv.

Obrazložitev

Da bi upoštevali zaskrbljenost proizvajalcev biogoriv zaradi nezadostne oskrbe z motornim bencinom z nizkim parnim tlakom, in da bi zaobšli rafinerije, je predlagano zvišanje zgornje mejne vrednosti parnega tlaka, dovoljene za mešanice, ki vsebujejo etanol.

Predlog spremembe 12
UVODNA IZJAVA 16 B (novo)

(16 b) Specifikacije za motorni bencin, dizelsko gorivo in bencinsko olje je bilo treba pregledati že pred 31. decembrom 2005. Zamuda je povzročila odložitev uresničevanja političnih ciljev Evropske unije na področju zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v prometnem sektorju.

Obrazložitev

Direktiva 2003/30 je predvidela, da je potrebno specifikacije za motorni bencin, dizelsko gorivo in bencinsko olje pregledati pred 31. decembrom 2005.

Predlog spremembe 13
UVODNA IZJAVA 16 C (novo)

(16 c) Da ne bi povečali zamude pri uresničevanju ciljev zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v prometnem sektorju, bi morala Komisija državam članicam omogočiti, da čim prej odobrijo neposredno dodajanje etanola v motorni bencin.

Obrazložitev

Bilo bi nepojmljivo še podaljšati zamudo, do katere je prišlo po decembru leta 2005. Da bi to nevšečnost omilili, bi bilo dobro, če bi bilo dovoljeno odstopanje tistim državam članicam, ki v prizadevanju za uresničitev ciljev Evropske unije, tj. zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, izvajajo ali želijo izvajati ukrepe iz te direktive, in sicer tako, da spodbujajo neposredno dodajanje etanola v motorni bencin.

Predlog spremembe 14
UVODNA IZJAVA 16 D (novo)

(16 d) Ker lahko nova goriva predstavljajo določeno tveganje za nekatere starejše motorje, je potrebno zaradi porabnikov nujno zagotoviti ustrezno označevanje goriv, ki vsebujejo večji delež biogoriv, kot tista, ki so sedaj v prodaji.

Obrazložitev

Določbe predloga direktive morajo v celoti upoštevati pomisleke potrošnikov, brez katerih ciljev Evropske unije glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov ne bo mogoče doseči. To velja zlasti za tiste potrošnike, ki so lastniki starejših vozil, ustroj katerih ni prilagojen novim gorivom.

Predlog spremembe 15
UVODNA IZJAVA 19

(19) V okviru vzpostavitve novega mehanizma za spremljanje emisij toplogrednih plinov je treba Komisiji podeliti pooblastila za vzpostavitev metodologije za poročanje o življenjskem ciklu emitiranih toplogrednih plinov iz goriva za cestni promet in goriva, ki ga uporablja necestna mobilna mehanizacija. Ker so navedeni ukrepi, kot tudi ukrepi za sprejetje dovoljenih analitičnih metod iz člena 10 Direktive 98/70/ES, splošnega obsega in namenjeni dopolnitvi te direktive z dodajanjem novih nebitvenih določb, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

(19) V okviru vzpostavitve novega mehanizma za spremljanje emisij toplogrednih plinov je treba Komisiji podeliti pooblastila za vzpostavitev metodologije za poročanje o življenjskem ciklu emitiranih toplogrednih plinov iz goriva za cestni promet in goriva, ki ga uporablja necestna mobilna mehanizacija. ***Komisija bi morala Evropskemu parlamentu redno poročati o težavah, ki jih povzročajo zlasti zamude pri izvajanju teh ukrepov.*** Ker so navedeni ukrepi, kot tudi ukrepi za sprejetje dovoljenih analitičnih metod iz člena 10 Direktive 98/70/ES, splošnega obsega in namenjeni dopolnitvi te direktive z dodajanjem novih nebitvenih določb, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

Obrazložitev

Zmanjšanje emisij toplogrednih plinov je zlasti v prevoznem sektorju eden od glavnih ciljev Evropskega parlamenta, ki je glasnik potreb vseh evropskih državljanov na tem področju. Zato želi sodelovati v vseh fazah priprave ukrepov v zvezi z emisijami toplogrednih plinov in biti vsaj obveščen o zamudi pri njihovi pripravi in izvajanju.

Predlog spremembe 16
UVODNA IZJAVA 21 A (novo)

(21a) Raziskave na področju novih motorjev, ki povzročajo manj emisij toplogrednih plinov, bi bilo treba spodbujati na ravni Skupnosti. Omogočile naj bi tudi razvoj biogoriv, ki bodo na voljo v naslednjih dvajsetih letih.

Obrazložitev

Tudi tehnologije motorjev se razvijajo. Raziskave na področju novih motorjev, ki povzročajo manj emisij toplogrednih plinov, bi bilo treba spodbujati na ravni Skupnosti. Po drugi strani pa morajo takšne raziskave tudi predvideti razvoj goriv, ki bodo na voljo v naslednjih dvajsetih letih, to je takšnih z obogateno vsebnostjo biogoriv, med katerimi je zlasti motorni bencin z 20 % ali 30 % etanola; z razvojem teh goriv se proizvajalci avtomobilov že ukvarjajo.

Predlog spremembe 17
ČLEN 1, TOČKA 2 C)
Člen 3, odstavek 3, alinea 1 (Direktiva 98/70/ES)

"3. Gorivo, ki ustreza specifikaciji, določeni v Prilogi III, se označi v državnem jeziku ali jezikih ,Low biofuel petrol‘ (motorni bencin z nizko vsebnostjo biogoriva).

"3. Goriva, ki ustreza specifikaciji, določeni v prilogi III, ni potrebno posebej označevati s podatki o dodanem etanolu ali ETBE.

Obrazložitev

Ugotovimo lahko, da ima sedanji avtomobilski park Evropske unije na voljo gorivo, ki vsebuje do 5 % etanola ali 15 % ETBE. Uporaba motornega bencina z manj kot 5 % dodanega etanola ali manj kot 15 % dodanega ETBE je danes običajna v državah članicah Evropske unije. Navedba nizkega deleža etanola ali ETBE se torej ne zdi več odločujoči element za zadovoljivo informiranje potrošnika.

Predlog spremembe 18
ČLEN 1, TOČKA 2 C)
Člen 3, odstavek 3, alinea 2 (Direktiva 98/70/ES)

Gorivo, ki ustreza specifikaciji, določeni v Prilogi V, se označi v državnem jeziku ali jezikih ,High biofuel petrol‘ (motorni bencin

Gorivo, ki ustreza specifikaciji, določeni v Prilogi V, se označi v državnem jeziku ali jezikih ,High biofuel petrol‘ (motorni bencin

z **visoko** vsebnostjo biogoriva)."

z **obogateno** vsebnostjo biogoriva)."

Obrazložitev

Mešanice motornega bencina, ki vsebujejo več kot 5 % etanola ali več kot 15 % ETBE, so primerne le za najnovejša vozila. Zato je zaželeno, da se potrošnika informira predvsem o motornem bencinu z več kot 5 % etanola ali več kot 15 % ETBE, da bi se izognili problemu neustreznosti goriva za njegovo vozilo in da bi ga usmerili v uporabo motornega bencina, ki je glede na cilje predlagane direktive najprimernejši.

Predlog spremembe 19

ČLEN 1, TOČKA 2 B A) (novo)

Člen 3, odstavek 2, točka c a) (novo) (Direktiva 98/70/ES)

(ba) V odstavku 2 se doda naslednja točka ca):

"ca) Države članice zagotovijo, da je najkasneje do 1. januarja 2012 neosvinčen motorni bencin, ki vsebuje najmanj 70 % v/v bioetanola, v skladu z okoljskimi specifikacijami iz Priloge VI A".

Obrazložitev

Za nov motorni bencin E 85 je treba uvesti določene okoljske specifikacije zaradi visoke vsebnosti bioetanola (najmanj 70 % v/v).

Predlog spremembe 20

ČLEN 1, TOČKA 5

Člen 7 a, odstavek 3 a) (novo) (Direktiva 98/70/ES)

(3a) Komisija Evropskemu parlamentu poroča o metodologiji, sprejeti glede informacij v skladu z odstavkoma 1 in 2 tega člena, kot tudi o potrebnih ukrepih, sprejetih v skladu z odstavkom 3 tega člena.

Komisija obvesti Parlament o zamudah pri uresničevanju ciljev te direktive na področju zmanjšanja emisij toplogrednih plinov.

Obrazložitev

V vseh državah mora nujno priti do zmanjšanja emisij toplogrednih plinov. Evropska unija mora s pomočjo zastavljenih ciljev dokazati možnosti izvajanja politike za zmanjšanje emisije toplogrednih plinov. Ob upoštevanju okoljskih posledic, ki so v igri, je treba mehanizem

poročanja o emisijah in o zmanjšanju emisij toplogrednih plinov vzpostaviti pred 1. januarjem 2009. Če do tega ne bi prišlo, bi morala Komisija Evropskemu parlamentu nemudoma poročati o razlogih za zamudo.

Predlog spremembe 21
ČLEN 1, TOČKA 12
Priloga III (Direktiva 98/70/ES)

Opomba 5 se spremeni tako, da se doda naslednje besedilo: "Kadar gorivo vsebuje etanol, lahko najvišji parni tlak **v poletnem obdobju vrednost 60 kPa** preseže za **vrednost iz tabele** v Prilogi VI."

Opomba 5 se spremeni tako, da se doda naslednje besedilo: "Kadar gorivo vsebuje etanol, lahko najvišji parni tlak preseže dovoljeno vrednost, **določeno za tekočo sezono, kot je navedena** v Prilogi VI."

Obrazložitev

Skozi vse leto bi bilo treba omogočiti neposredno dodajanje bioetanola v motorni bencin.

Predlog spremembe 22
PRILOGA
Priloga V, 11. vrstica (Vsebnost kisika), 4. stolpec (Direktiva 98/70/ES)

3,7

4,0

Obrazložitev

Evropski referenčni standard za neosvinčen motorni bencin – standard EN 228 – predvideva, da mora njegova gostota znašati med 720 in 775 kg/m³ pri 15°C. Če bi motornemu bencinu z najnižjo gostoto – 720 kg/m³ – dodali 10% v/v etanola, bi vsebnost kisika v tem motornem bencinu presegla 3,7% m/m, s tem pa motorni bencin ne bi več ustrezal standardu: če najvišjo vsebnost kisika določimo na 4 % m/m, pa to omogoči dodajanje 10 % v/v etanola v vsak s standardom usklajen neosvinčen motorni bencin, brez tveganja, da potem motorni bencin z dodanim etanolom standardu ne bi ustrezal.

Predlog spremembe 23
PRILOGA
Priloga V, opomba na strani 4 (Direktiva 98/70/ES)

(4) Za države članice z izjemno hladnimi ali hudimi zimami največji parni tlak ne sme presegati 70,0 kPa. Kadar gorivo vsebuje etanol, lahko najvišji parni tlak **v poletnem obdobju vrednost 60 kPa** preseže za vrednost iz tabele v Prilogi VI.

(4) Za države članice z izjemno hladnimi ali hudimi zimami največji parni tlak ne sme presegati 70,0 kPa. Kadar gorivo vsebuje etanol, lahko najvišji parni tlak preseže **dovoljeno vrednost, določeno za tekočo sezono**, kot je navedena v Prilogi VI.

Obrazložitev

Skozi vse leto bi bilo treba omogočati neposredno dodajanje bioetanola v motorni bencin.

Predlog spremembe 24
 ČLEN 1, TOČKA 15 A (novo)
 Priloga VI a (novo) (Direktiva 98/70/ES)

15 a Doda se Priloga VI A, kakor je določena v Prilogi k tej direktivi.

PRILOGA VI A

OKOLJSKE SPECIFIKACIJE ZA GORIVA NA TRGU, NAMENJENA VOZILOM, OPREMLJENIM Z MOTORJEM NA PRISILNI VŽIG

Vrsta motornega bencina E 85

<i>Zahtevane lastnosti in analitične metode</i>					
<i>Parametri (1)</i>	<i>Enota</i>	<i>Mejne vrednosti(2)</i>			
		<i>najmanjše vrednosti</i>		<i>največje vrednosti</i>	
<i>Raziskovalno oktansko število</i>		95		-	
<i>Motorno oktansko število</i>		85		-	
<i>- Višji alkoholi (C3-C8)</i>	% v/v	-		2,0	
<i>- Metanol</i>	% v/v	-		1,0	
<i>- Etri, ki vsebujejo 5 ali več atomov ogljika na molekulo</i>	% v/v	-		5,2	
<i>Vsebnost sulfata</i>	mg/kg	-		1	
<i>Zahteve, vezane na podnebje, in analitične metode</i>					
<i>Parametri (1)</i>	<i>Enota</i>	<i>Mejne vrednosti(2)</i>			
		<i>Razred A (poletje)</i>		<i>Razred B (zima)</i>	
		<i>najmanjše vrednosti</i>	<i>največje vrednosti</i>	<i>najmanjše vrednosti</i>	<i>največje vrednosti</i>
<i>- Etanol in višji alkoholi</i>	% v/v	75 ³	86	70 ³	80
<i>- Super 95 v skladu s standardom EN 228</i>	% v/v	-	25	-	30
<i>- Parni tlak</i>	kPa	35	60	50	90

(1) Veljajo analitične metode, specificirane v EN 228:1999. Države članice lahko sprejmejo specificirane analitične metode, s katerimi nadomestijo standard EN 228:1999, če se izkaže, da so rezultati vsaj tako točni in na isti ravni natančnosti, kot analitična metoda, ki se nadomešča.

(2) Vrednosti, navedene v specifikaciji, so "prave vrednosti". Pri ugotavljanju mejnih vrednosti so bili uporabljeni standardi ISO 4259 "Naftni proizvodi: določanje in uporaba podatkov o natančnosti v zvezi s preskusnimi metodami" za določanje najmanjše vrednosti je bila upoštevana najmanjša razlika 2R nad ničelno vrednostjo (R=obnovljivost oziroma primerljivost) Rezultati posamičnih meritev se razlagajo na podlagi meril, določenih v standardu ISO 4259 (objavljen v letu 1995).

(3) Države članice lahko se odločijo za trženje motornega bencina E 85 z najmanjšo vsebnostjo 65 % v/v v skladu z nacionalnimi

standardi, sprejetimi na podlagi evropskega standarda CWA 15293:2005."

Obrazložitev

Za nov motorni bencin E 85 je treba uvesti določene okoljske specifikacije zaradi visoke vsebnosti bioetanola (najmanj 70 % v/v).

POSTOPEK

Naslov	Spremljanje in zmanjševanje emisij toplogrednih plinov zaradi uporabe goriv (cestni promet in plovba po celinskih plovnih poteh)		
Referenčni dokumenti	KOM(2007)0018 - C6-0061/2007 - 2007/0019(COD)		
Pristojni odbor	ENVI		
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	AGRI 13.3.2007		
Pripravljavec/-ka mnenja Datum imenovanja	Joseph Daul 8.5.2007		
Obravnava v odboru	4.6.2007	16.7.2007	12.9.2007
Datum sprejetja	12.9.2007		
Izid končnega glasovanja	+: -: 0:	29 0 0	
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Vincenzo Aita, Luis Manuel Capoulas Santos, Giuseppe Castiglione, Joseph Daul, Albert Deß, Michl Ebner, Duarte Freitas, Lutz Goepel, Bogdan Golik, Friedrich-Wilhelm Graefe zu Baringdorf, Lily Jacobs, Elisabeth Jeggle, Stéphane Le Foll, Véronique Mathieu, Rosa Miguélez Ramos, Neil Parish, Radu Podgorean, María Isabel Salinas García, Agnes Schierhuber, Willem Schuth, Czesław Adam Siekierski, Petya Stavreva, Donato Tommaso Veraldi		
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Esther De Lange, Ilda Figueiredo, Roselyne Lefrançois, Astrid Lulling, Hans-Peter Mayer		
Namestniki (člen 178(2)), navzoči pri končnem glasovanju	Manolis Mavrommatis		

POSTOPEK

Naslov	Spremljanje in zmanjševanje emisij toplogrednih plinov zaradi uporabe goriv (cestni promet in plovba po celinskih plovnih poteh)			
Referenčni dokumenti	KOM(2007)0018 - C6-0061/2007 - 2007/0019(COD)			
Datum predložitve EP	31.1.2007			
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 13.3.2007			
Odbori, zaprošeni za mnenje Datum razglasitve na zasedanju	ECON	ITRE	IMCO	TRAN
	13.3.2007	13.3.2007	13.3.2007	13.3.2007
	AGRI 13.3.2007			
Odbori, ki niso podali mnenja Datum sklepa	ECON	IMCO	TRAN	
	13.3.2007	1.3.2007	28.2.2007	
Poročevalec/-ka Datum imenovanja	Dorette Corbey 8.3.2007			
Obravnavava v odboru	4.6.2007	13.9.2007		
Datum sprejetja	27.11.2007			
Izid končnega glasovanja	+: 42			
	-: 7			
	0: 0			
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, John Bowis, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Edite Estrela, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Caroline Jackson, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Aldis Kušķis, Linda McAvan, Alexandru-Ioan Morțun, Riitta Myller, Miroslav Ouzký, Daciana Octavia Sârbu, Karin Scheele, Carl Schlyter, Richard Seeber, Kathy Sinnott, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Glenis Willmott			
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Alfonso Andria, Iles Braghetto, Kathalijne Maria Buitenweg, Christofer Fjellner, Umberto Guidoni, Erna Hennicot-Schoepges, Anne Laperrouze, David Martin, Miroslav Mikolášik, Andres Tarand, Lambert van Nistelrooij			
Namestniki (člen 178(2)), navzoči pri končnem glasovanju	Jean-Pierre Audy, Agustín Díaz de Mera García Consuegra, Willi Piecyk			
Datum predložitve	6.12.2007			